



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 369]

नई दिल्ली, बुधवार, सितम्बर 20, 2017/भाद्र 29, 1939

No. 369]

NEW DELHI, WEDNESDAY, SEPTEMBER 20, 2017/BHADRA 29, 1939

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 30 अगस्त, 2017

संख्या टीएएमपी/97/2016-एनएमपीटी.—महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण, एतद्वारा, महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, ड्राई बल्क कार्गो के लिए बर्थिंग नीति के कार्यान्वयनार्थ, एंकरेज प्रभार, ड्राई बल्क कार्गो से संबंधित कार्य निष्पादन और कार्य निष्पादन से संबद्ध प्रोत्साहन और अर्थदंड/जुर्माना के निर्धारण के बारे में न्यू मंगलौर पत्तन न्यास (एनएमपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव का, इसके साथ संलग्न आदेशानुसार निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

संख्या टीएएमपी/97/2016-एनएमपीटी

न्यू मंगलौर पत्तन न्यास (एनएमपीटी)

आवेदक

कोरम

(i) श्री टी. एस. बालासुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

(ii) श्री रजत सचर, सदस्य (अर्थविस्तर)

आदेश

(जुलाई, 2017 के इस 21वें दिन को पारित)

यह मामला, ड्राई बल्क कार्गो के लिए बर्थिंग नीति के कार्यान्वयनार्थ, एंकरेज प्रभार, ड्राई बल्क कार्गो के लिए कार्य निष्पादन और कार्य निष्पादन से संबद्ध प्रोत्साहन और अर्थदंड/जुर्माना के निर्धारण के बारे में न्यू मंगलौर पत्तन न्यास (एनएमपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2. पोत परिवहन मंत्रालय ने अपने 16 जून 2017 के पत्र सं. एनएमपीटी/डीटीएम/स्था/बीपी/2016 दिनांक 23 दिसंबर 2016 के अंतर्गत पहापत्तनों पर ड्राई बल्क कार्गो के लिए बर्थिंग नीति अंग्रेषित की है तथा सभी महापत्तन न्यासों को तदनुसार कार्रवाई करने का अनुरोध किया है।

3. पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा जारी नीति के अनुसरण में एनएमपीटी ने अपने पत्र सं. एनएमपीटी/डीटीएम/स्था/बीपी/2016 दिनांक 23 दिसंबर 2016 के माध्यम से ड्राई बल्क कार्गो के लिए एंकरेज प्रभार/शुल्क, प्रोत्साहन व अर्थदंड के निर्धारण के लिए बर्थिंग नीति के कार्यान्वयन संबंधी प्रस्ताव प्रस्तुत किया है।

4.1. एनएमपीटी के दिनांक 23 दिसंबर 2016 के प्रस्ताव में उल्लेखित मुख्य बिंदुओं का सारांश इस प्रकार है:

- (i) बर्थिंग नीति के अनुसार पत्तन मानकों, बर्थ क्षमता की निर्धारित दर और एंकरेज प्रभार के आधार पर मुख्य कार्गो, प्रोत्साहन और अर्थदंड के तौर पर, बर्थ पर ड्राई बल्क कार्गो के प्रहस्तन के निष्पादन का परिकलन करेगा। नीति में ड्राई बल्क कार्गो के लिए एंकरेज प्रभार और अर्थदंड तथा प्रोत्साहन हेतु दिशानिर्देश तथा कार्य निष्पादन तय करने के लिए एक दृष्टिकोण दिया गया है। उपर्युक्त नीति में दिए गए दृष्टिकोण के अनुसार एनएमपीटी ने बर्थिंग नीति के कार्यान्वयन के लिए वर्तमान प्रस्ताव तैयार किया गया है।
- (ii) आज पत्तन के पास 15 बर्थ हैं जो प्रचालित हैं। इनका विवरण नीचे तालिका में दिया गया है:

क्रम सं.	बर्थ	लंबाई मीटर में	गहराई मीटर में	प्रहस्तित कार्गो
1	बर्थ नं। 1	125	7	ब्रेक बल्क
2	बर्थ नं। 2	198	10.5	ब्रेक बल्क
3	बर्थ नं। 3	198	10.3	ब्रेक बल्क
4	बर्थ नं। 4	198	9.5	ब्रेक बल्क / तरल अमोनिया / फॉस: एसिड
5	बर्थ नं। 5	198	9.5	ब्रेक बल्क / सीमेंट / खाद्य तेल
6	बर्थ नं। 6	198	9.5	ब्रेक बल्क
7	बर्थ संख्या: 7	198	9.5	ब्रेक बल्क
8	बर्थ नं। 8	300	12.5	लौह अयस्क (मेक) (केआईओसीएल)
9	बर्थ नं। 9	330	10.5	पीओएल / एलपीजी
10	बर्थ नं। 10	320	14	कूड / पीओएल
11	बर्थ नं। 11	320	14	कूड / पीओएल
12	बर्थ नं। 12	320	12.5	पीओएल / केमिकल्स
13	बर्थ नं। 13	350	14	तरल कार्गो
14	बर्थ नं। 14	350	14	बहुउद्देशीय
15	बर्थ नं। 15	350	14	कोयला (यूपीसीएल)

- (iii) पत्तन ने वर्ष 2015-16 में 35.88 मिलियन टन का आगम/निर्गम कार्य निष्पादित किया है। वर्ष 2011-12 से 2015-16 के दौरान प्रहस्तित बल्क कार्गो का विवरण नीचे तालिका बद्ध किया गया है:

(मिलियन टन में)

वस्तु	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16
पीओएल, कूड एंड प्रोडक्ट	22.245	24.301	24.647	22.972	23.931
कच्चा लोहा	3.036	2.616	3.123	1.555	0.506
परिष्कृत खाद	0.804	0.519	0.454	0.649	0.732
अपरिष्कृत खाद	0.021	0.017	0.050	0.055	0.079

कोयला तापीय	1.390	2.553	2.928	2.726	3.319
कोयला कोकिंग	2.632	4.358	5.420	5.452	3.050
कंटेनर	0.645	0.692	0.747	0.921	1.105
कंटेनर (1000 टीईयू में में)	(45)	(48)	(50)	(63)	(76)
अन्य	2.168	1.980	1.996	2.236	2.860
कुल	32.941	37.036	39.365	36.566	35.582

उपर्युक्त तालिका से ज्ञात होता है कि कच्चा तेल और पीओएल की आगम/निर्गम इन पांच वर्षों में लगभग एक जैसा रहा है। लौह अयस्क और खाद की आगम/निर्गम में कमी हुई है परंतु कोयले की आगम/निर्गम में मामूली वृद्धि हुई है कंटेनरों की आगम/निर्गम की मात्रा में काफी वृद्धि हुई है।

- (iv) वर्ष 2013-14 से 2015-16 के दौरान प्रहस्तित ड्राई बल्क बल्क की विवरणी में उन बर्थों की संख्या भी दी गई है जिन पर, जिस-जिस ड्राई बल्क बल्क का प्रहस्तन किया गया है: (टनों में)

क्रम सं.	माल	2013-14	2014-15	2015-16	बर्थ का नंबर जिस पर प्रहस्तन किया गया
1	तैयार उर्वरक	4,54,286	6,49,272	7,32,476	2,3,4,6,7,8,14
2	उर्वरक कच्ची सामग्री	49,663	82,360	79,320	2,3,7,14
3	खाद्य अनाज	एफ जी 1,17,250	मक्का 6600	पशु चारा 10,000 गेहूं 27,000	2,3,4
4	कोयला	54,20,386	54,51,942	30,50,198	2,3,6,7,8,14,15
5	लौह अयस्क, लौह अयस्क के पेलेट, बेंटोनाइट, बॉक्साइट, कॉपर, कनसट्रेट, जस्ता अयस्क	आईओएफ 16,57,552 जीवाईपी 2,46,320 बेंटोनाइट 40,275	आईओएफ 8,19,530 आईओएफ (जेएसडब्ल्यू) 1,55,995 आईओएल 82,500 जीवाईपी 3,40,872 बेंटोनाइट 41,764 बाक्साइट 84,100	आईओएफ 1,28,940 जीवाईपी 3,30,178 बेंटोनाइट 60,000 लेट्राइट 17,664	2,3,6,7,8,14
6	चूने का पत्थर, डोलोमाइट, क्लिंकर, क्ले, रेत और अन्य समान ड्राई थोक	एलएस 55,110 सोडाएश 3,250	एलएस 27,500 सोडाएश 2,859	सोडाएश 7,629	1,2,3,8
	कुल	80,44,092	77,36,016	44,43,405	

ड्राई बल्क कार्गो की भारी मात्रा बर्थ सं. 8,14 व 15 पर प्रहस्तित की जाती है। मै. केआईओसीएल और मै. उदुपि पॉवर कार्पोरेशन लिमिटेड (यूपीसीएल) के लिए क्रमशः बर्थ सं.8 और 15 पर यांत्रिक प्रहस्तन सुविधाएं हैं। इसके अलावा बर्थ सं. 2,3,4,5,6 और 7 पर प्रहस्तित ड्राई बल्क कार्गो अधिक महत्वपूर्ण नहीं होता है। बर्थ सं. 14 पर वर्तमान में बड़े कार्गो के तौर पर ड्राई बल्क कार्गो प्रहस्तन कार्य होता है।

- (v) बर्थिंग नीति के अनुसार, ड्राई बल्क कार्गो से संबंधित प्रोत्साहन, अर्थदंड और एंकरेज शुल्क के लिए निष्पादन मानदंड निम्नानुसार परिकल्पित किए जाते हैं:

(क) उनके प्रमुख बल्क के रूप में ड्राई बल्क कार्गो का प्रहस्तन करने वाली बर्थ के लिए निष्पादन मानदंड:

ड्राई बल्क कार्गो की दुलाई के लिए निष्पादन मानदंड ऊपर नीति में दिए गए दृष्टिकोण के अनुसार तैयार किये गये हैं। कार्य निष्पादन मानदंड नीचे दिए जाते हैं:

ड्राई बल्क कार्गो के लदान के संबंध में, बर्थिंग नीति में यांत्रिक लदान के लिए गणना विधि दी गई है। एनएमपीटी वर्तमान में यांत्रिक लदान सुविधा केवल बर्थ नंबर 8 पर केआईओसीएल के कैप्टिव बर्थ पर है। इसलिए, ड्राई बल्क कार्गो के लदान के लिए निष्पादन मानदंड परिकलित नहीं किए गए हैं।

ड्राई बल्क पोतों के निष्पादन की निगरानी के लिए, पोत एजेंटों और स्टीवेडोरों से जानकारी प्राप्त करने के लिए फार्मेट तैयार किए गए हैं।

एक नोट में उल्लेख करते हुए प्रस्ताव किया गया है कि निष्पादन मानदंड को ग्रेब के आकार और घनत्व के आधार पर तैयार किया जाता है जो मानकों में हुए परिवर्तनों के साथ बदल सकता है।

(ख) बर्थ क्षमता का पुनःनिर्धारण:

बर्थ नं. 14 की क्षमता को फिर से परिकलित करने का प्रस्ताव है जो ड्राई बल्क कार्गो का प्रमुख बल्क के रूप में प्रहस्तन कर रहा है। पिछले 3 वर्षों के आंकड़ों के अनुसार, बर्थ सं. 14 (नई बर्थ नं. 8) का औसत बर्थ अधिभोग 75% और बल्क कोयला (87%), उर्वरक (5%), आईओएफ (4%) और जिप्सम (4%) था। बर्थ संख्या 14 की मौजूदा क्षमता 6.6 एमएमटी प्रति वर्ष है। बर्थिंग पॉलिसी के अनुसार बर्थ की क्षमता को फिर से आकलित किया गया है जो प्रति वर्ष 6.9 एमएमटी निकलती है:

क्रम सं.	विवरण	निजी एचएमसी (104मी टन)				पोतीय क्रेन			
		कोयला	खाद	आईओएफ	जिप्सम	कोयला	खाद	आईओएफ	जिप्सम
(i)	मान (सुपरमैक्स पोत)	13800	13000	26400	14600	3900	3700	9500	6600
(ii)	क्रेन की संख्या	2				4			
(iii)	आधारीय मानक	27600	26000	52800	29200	15600	14800	38000	26400
(iv)	बर्थ का औसत अधिभोग	75%				75%			
(v)	दिन	274				274			
(vi)	लक्षित उपयोग	70%				30%			
(vii)	लक्षित वॉल्यूम	85%	5%	5%	5%	85%	5%	5%	5%
(viii)	प्रत्येक बल्क के लिए क्रेन की क्षमता	4499628	249340	506352	280028	1088978	60773	156038	108405
(ix)	बर्थ की कुल क्षमता	6949541							

(ग) **एंकरेज प्रभार:**

दिशानिर्देशों के मुताबिक, निम्नलिखित निःशुल्क प्रतीक्षा अवधि और एंकरेज प्रभार निर्धारित करने से संबद्ध प्रस्ताव है:

(i) पोतों के लिए 48 घंटों का निःशुल्क प्रतीक्षा अवधि जिसके दौरान कोई एंकरेज प्रभार नहीं लगाया जाएगा।

(ii) 48 घंटों की निशुल्क अवधि की समाप्ति के बाद की अवधि के लिए पोत पर 10% बर्थ किराया प्रभार और 96 घंटे तक का भुगतान करना।

(iii) मुक्त अवधि की समाप्ति के बाद 96 घंटे से अधिक 144 घंटे तक की अवधि के लिए जहाज पर 30% बर्थ किराया प्रभार लगाने के लिए।

नोट: दिशानिर्देशों के अनुसार पत्तनों द्वारा 96-144 घंटे की प्रतीक्षा अवधि के पश्चात पोत के लिए पोत की दैनिक चार्टर दर के बराबर उच्च एंकरेज प्रभार वसूल करना होता है। हालांकि, उपरोक्त आधार पर एंकरेज प्रभार निर्धारित करना संभव नहीं होगा क्योंकि पोत की दैनिक चार्टर दर पत्तन के पास उपलब्ध नहीं है और यह भी कि पोत मालिक / चार्टर पार्टी द्वारा खुलासा नहीं किया जा सकता है और इसलिए, बर्थ किराया प्रभार का 30% की समतुल्य दर का प्रस्ताव है।

(iv) निशुल्क अवधि के समापन के 144 घंटे बाद की अवधि के लिए पोत पर बर्थ किराया का 50% प्रभार लगाने के लिए।

(v) तटीय पोतों के लिए एंकरेज प्रभार तटीय पोतों के लिए निर्धारित बर्थ किराया प्रभार पर लगाया जाएगा।

नोट: पत्तन, पोतों की प्रतीक्षा करने के कारण पोतों को असाधारण परिस्थितियों में लंगरवाही प्रभारों का भुगतान करने से छूट दे सकती है, जिनमें पत्तन उपलब्ध कराई गई सेवाओं (जैसे क्रेन या उपकरण की विफलता, पायलट की अनुपलब्धता आदि) में चूक शामिल हैं। पत्तन ट्रस्ट या समकक्ष प्राधिकारी के अध्यक्ष, एंकरेज शुल्क में किसी भी छूट का अनुमोदन कर सकते हैं। उपरोक्त छूट में समर्पित बर्थ की अनुपलब्धता शामिल है।

यह सुझाव दिया जाता है कि यदि बर्थ नं.14 की अनुपलब्धता के कारण पोत के लिए आवश्यक बर्थ उपलब्ध नहीं है तो एंकरेज प्रभार में छूट दी जा सकती है, जहां गहरी ड्राफ्ट बल्क कार्गो वाहिनियों को प्रहस्तित किया जाता है और एनएमपीटी में यह बर्थ ही केवल गहरी ड्राफ्ट वाली बर्थ है जिसमें चार्टर पार्टी समझौते के अनुसार पैनामेक्स गियरलेस पोतों को गियरलेस पोतों के रूप में घोषित करने की सुविधा है।

(घ) प्रोत्साहन और दंड:

दिशानिर्देशों के अनुसार प्रोत्साहन और अर्थदंड प्रस्तावित हैं।

(vi) ड्राई बल्क कार्गो के लिए प्रस्तावित निष्पादन मानदंड, ड्राई बल्क बल्क और एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित एंकरेज शुल्क के लिए निष्पादन मानदंड से जुड़ा प्रोत्साहन/जुर्माना निम्नानुसार है:

(क) ड्राई बल्क कार्गो के लिए निष्पादन मानदंड:

क्रम सं.		घनत्व (मी.टन/मी.)	ग्रेड सीबीएम	बर्थदिवस निष्पादन (मी. टन प्रतिदिन)								
				104 टन एचएमसी (दो नग)			64 टन एचएमसी (दो नग)			पोतीय क्रेन (चार नग)		
				पैना मैक्स	सुपरमैक्स	हैंडीमैक्स	पैना मैक्स	सुपरमैक्स	हैंडीमैक्स	पैना मैक्स	सुपरमैक्स	हैंडीमैक्स
1.	तापीय कोयला	0.85	32	28737	27540	26978	14369	13770	13489	16165	15491	15175
2.	कोकिंग कोल	0.85	32	28737	27540	26978	14369	13770	13489	16165	15491	15175
3.	पेट्रो कोक	0.88	32	29752	28512	27930	14876	14256	13965	16735	16038	15711
4.	कोक को मिला	0.81	32	27385	26244	25708	13693	13122	12854	15404	14762	14461
5.	यूरिया	0.80	32	27047	25920	25391	13523	12960	12696	15214	14580	14282

6.	डीएपी	0.80	32	27047	25920	25391	13523	12960	12696	15214	14580	14282
7.	एमओपी	1.10	20	23243	22275	21820	18595	17820	17456	20919	20048	19638
8.	गंधक	1.12	20	23666	22680	22217	18933	18144	17774	21299	20412	19995
9.	जिप्सम	1.44	20	30428	29160	28565	24342	23328	22852	27385	26244	25708
10.	चूना पत्थर	1.52	20	32118	30780	30152	25695	24624	24121	28906	27702	27137
11.	बेंटोनाइट	0.96	32	32456	31104	30469	16228	15552	15235	18257	17496	17139
12.	रॉक फ्लोपाट	1.28	20	27047	25920	25391	21638	20736	20313	24342	23328	22852
13.	उर्वरक	0.80	32	27047	25920	25391	13523	12960	12696	15214	14580	14282
14.	कच्चा लोहा	2.60	20	54939	52650	51576	43951	42120	41260	39556	37908	37134
15.	खाद्य अनाज	0.60	32	20285	19440	19043	10143	9720	9522	11410	10935	10712

(ख) ड्राई बल्क कार्गो पोतों के निष्पादन के आधार पर बर्थ किराया प्रभारों पर प्रोत्साहन और जुर्माना:
पोत के निर्दिष्ट समय के मुकाबले निचले या उच्चतर अवधि में खड़े रहने रहने के मामले में प्रोत्साहन या अर्थदंड/जुर्माना निम्नानुसार लगाया जाएगा:

क्रम सं.	विवरण	प्रोत्साहन	दंड
1	यदि पोत निर्धारित समय के 5% (उच्च या निम्न) के भीतर रहता है	शून्य	शून्य
2	यदि निर्धारित समय के 5% से भी अधिक समय रहता है	लागू नहीं	अतिरिक्त घंटे की संख्या x 3 x बर्थ किराया प्रभार प्रति घंटे या उसके अंश।
3	यदि निर्धारित समय से 5% से भी कम रहता है	अतिरिक्त घंटे की संख्या x 1x बर्थ किराया प्रभार प्रति घंटे या उसके अंश।	लागू नहीं

(ग) ड्राई बल्क मालवाहक पोतों के लिए एंकरेज शुल्क:

क्रम	अवधि	एंकरेज प्रभार/शुल्क
1	48 घंटे तक	निःशुल्क
2	48 घंटे से ऊपर और 96 घंटे तक	लागू बर्थ किराया प्रभार का 10%
3	96 घंटे से ऊपर और 144 घंटे तक	लागू बर्थ किराया प्रभार का 30%
4	144 घंटे से ऊपर	लागू बर्थ किराया प्रभार का 50%

नोट: पतन, पोतों की प्रतीक्षा करने के कारण पोतों को असाधारण परिस्थितियों में लंगरवाही प्रभारों का भुगतान करने से छूट दे सकती है, जिनमें पतन उपलब्ध कराई गई सेवाओं (जैसे क्रेन या उपकरण की विफलता, पायलट की अनुपलब्धता आदि) में चूक शामिल हैं। पतन ट्रस्ट या समकक्ष प्राधिकरण के अध्यक्ष, एंकरेज के शुल्क में किसी भी छूट के अनुमोदन की आवश्यकता होगी। पतन ट्रस्ट या समकक्ष प्राधिकारी के अध्यक्ष, एंकरेज शुल्क में किसी भी छूट का अनुमोदन कर सकते हैं।

4.2. ड्राई बल्क कार्गो पोत के लिए निष्पादन मानदंडों के आधार पर ड्राई बल्क कार्गो पोत के लिए और प्रोत्साहनों और अर्थदंड के लिए निष्पादन मानदंडों व एंकरेज निर्धारण के लिए प्रस्ताव, बोर्ड द्वारा बोर्ड की 6टी बैठक में एजेंडा मद सं. 9 दिनांक 02 दिसंबर 2016 द्वारा अनुमोदित है बशर्ते वह प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित कर दिया जाए। [एनएमपीटी द्वारा बोर्ड के अनुमोदन की एक प्रति भी अग्रेषित की गई है]

5. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, एनएमपीटी के 23 दिसंबर 2016 के प्रस्ताव की एक प्रति, संबंधित उपयोगकर्ताओं / प्रयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिए 03 जनवरी 2017 के पत्र के माध्यम से परिचालित की गई थी। विषयगत प्रस्ताव पर उपयोगकर्ताओं/उपयोगकर्ता संगठनों से प्राप्त टिप्पणियां समय-समय पर एनएमपीटी को फीडबैक जानकारी के रूप में भेज दी गई थीं। एनएमपीटी ने उनकी टिप्पणियों का जवाब दिया है।

6. इस मामले में 20 मार्च 2017 को एनएमपीटी संयुक्त सुनवाई परिसर में आयोजित की गई थी। एनएमपीटी ने अपने प्रस्ताव के एक संक्षिप्त पावर प्वाइंट प्रस्तुति की। संयुक्त सुनवाई में, एनएमपीटी और संबंधित उपयोगकर्ता / उपयोगकर्ता संगठनों ने अपने अपने पक्ष प्रस्तुत किए हैं।

7.1. संयुक्त सुनवाई में आम सहमति के अनुरूप, एनएमपीटी और एसोसिएशन ऑफ न्यू मैंगलोर पत्तन स्टीवेडोर (एनएमपीएस) को हमारे 23 मार्च 2017 के पत्र के जरिए संयुक्त सुनवाई की कार्यवाही से उत्पन्न निम्नलिखित बिंदुओं पर कार्रवाई करने के लिए अनुरोध किया गया था:

- (i) एनएमपीएस ने अपनी लिखित टिप्पणियां प्रस्तुत कीं, जिन्हें तुरंत एनएमपीटी को, अपनी टिप्पणी देने के अनुरोध के साथ भेजा गया था।
- (ii) संयुक्त सुनवाई में, मैंगलोर पत्तन स्टीवेडोर एसोसिएशन (एमपीएसए) और कुद्रेमुख आयरन ओर कंपनी लिमिटेड (केआईओसीएल) ने यह उल्लेख करते हुए विभिन्न बल्क कार्गो के निष्पादन मानदंडों के निर्धारण के लिए विचारित दैनिक आउटपुट पर आपत्ती की है कि वे उच्चतर हैं। संयुक्त सुनवाई में सहमति के अनुसार, एनएमपीटी को अनुरोध किया गया था कि वे मामले की जांच करें और बर्थिंग नीति के ढांचे के भीतर निष्पादन मानदंडों की समीक्षा करें।
- (iii) स्टीवेडोर्स एसोसिएशन निष्पादन मानकों की समीक्षा करने के लिए, एनएमपीटी की सहायता करने के लिए सहमत हो गई। एनएमपीटी को अनुरोध किया गया था कि 30 मार्च 2017 तक एक संशोधित प्रस्ताव की समीक्षा करें और यदि कोई हो, तो संशोधन करें।

7.2. पैरा 7.1 पर उल्लिखित कार्रवाई के दूसरे और तीसरे कार्य बिंदु के संदर्भ के साथ एनएमपीटी ने 15 अप्रैल 2017 के पत्र के माध्यम से एनएमपीएस और केआईओसीएल के परामर्श से निष्पादन मानदंडों की जांच की है। एनएमपीएस और केआईओसीएल से प्राप्त जानकारी के आधार पर, मापदंडों में निम्नलिखित परिवर्तनों पर विचार करते हुए निष्पादन मानदंडों को पत्तन द्वारा संशोधित किया गया है:

- (i) पोत क्रेन के ग्रेब के आकार को 15 सीबी के बजाय 12/8 सीबीएम पर विचार किया गया है, क्योंकि पत्तनों पर कॉल करने वाले पोतों की क्रेन की ग्रेब आमतौर पर 12/8 सीबीएम होती है।
- (ii) पहले से पहले विचारित 90% के यूनिफॉर्म पिक्किंग फैक्टर के बजाय वस्तु/वस्तुओं के आधार पर पिक्किंग कारक 60-90% की सीमा पर विचार किया जाता है जो ऊपरि स्तर पर 80-90% और नीचे के स्तर पर 30-35% तक रहता है और इस प्रकार यह वस्तु पर निर्भर करता है।
- (iii) कार्गो के तट पर निर्वहन के लिए स्थान, स्टैक यार्ड और बर्थ के बीच की दूरी, टिपरों की संख्या की उपलब्धता और स्टीवेडोर के पास अन्य उपकरणों की उपलब्धता के कारण हुक फेरे की संख्या बदल दी गई है। इसके अलावा, आमतौर पर पत्तनों का दौरा करने वाले ड्राई बल्क कार्गो पोत 15 वर्ष से अधिक पुराने हैं और पोतीय क्रेन का निष्पादन अपेक्षित स्तर तक नहीं है।
- (v) एनएमपीटी ने प्रस्तावित निष्पादन मानदंड परिकलित करने के लिए विस्तृत काम किया है।
- (v) चूंकि अर्थदंड और प्रोत्साहन के स्तर का निष्पादन मानदंडों पर असर पड़ता रहा है, जिन्हें अब कम किए जाने का प्रस्ताव है, यह कहा गया है कि इसका वित्तीय प्रभाव नहीं है और इसलिए, निष्पादन की उपलब्धता पर इसे प्रोत्साहन देने के लिए अनुरोध किया जाता है। यह निर्धारित किया जाता है कि बर्थ पर ठहराव के वास्तविक निर्धारित समय से 5% कम समय से अधिक रहने की स्थिति में सहेजे गए घंटे की संख्या के लिए बर्थ किराया प्रभार का 10% प्रोत्साहन देने का प्रस्ताव है।
- (vi) एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानक नीचे दिए जाते हैं:

क्रम सं.	वस्तु	104 टन एचएमसी (2 नग)	64 टन एचएमसी (2 नग)	पोतीय क्रेन (4 नग)
1	कोयला	21800	13800	9700
2	पेट्रो कोक	16400	9800	9300
3	मेट कोक	11300	7700	7700
4	यूरिया	11600	7400	6600
5	डीएपी / एसओपी	11600	7400	6600
6	एमओपी	12900	9000	8400
7	गंधक	12000	8600	7200
8	जिप्सम और अन्य अयस्क और खनिज	15400	9600	9200
9	चूना पत्थर / डोलोमाइट	15000	10100	9000
10	बेंटोनाइट	12900	8800	7300
11	रॉक फॉस्फेट और अन्य एफआरएम	12600	9200	8200
12	अन्य तैयार उर्वरक	11600	7400	6600
13	लौह अयस्क जुमर्ना	21600	17300	14000
14	खाद्य अनाज	10400	5900	4600

[एनएमपीटी ने अपने मूल प्रस्ताव में विभिन्न प्रकार के पोतों के लिए अलग-अलग निष्पादन मानदंडों का प्रस्ताव किया था संशोधित प्रस्ताव में, पत्तनों में हैंडीमैक्स, पैनामाक्स और सुपरमैक्स जैसे विभिन्न प्रकार के पोतों के लिए विभिन्न निष्पादन मानदंडों का प्रस्ताव नहीं किया है।]

(vii) एनएमपीटी द्वारा प्रोत्साहन और जुमर्ना योजना और एंकरेज शुल्क का प्रस्ताव अपने मूल प्रस्ताव में प्रस्तावित है और इसलिए पुनः उल्लेख नहीं किया गया है।

7.3. पैरा 7.1 पर उल्लिखित कार्रवाई के पहले बिंदु के संदर्भ में, एनएमपीएस ने अपने पत्र दिनांक 06 अप्रैल 2017 को अपनी टिप्पणियां प्रस्तुत की थी जिन्हें हमारे 19 अप्रैल 2017 के पत्र के माध्यम से, अपनी प्रतिक्रिया के साथ एनएमपीटी को भेजा था। एनएमपीटी ने 21 अप्रैल 2017 के अपने पत्र के माध्यम से एनएमपीएस की टिप्पणियों / विचारों पर अपनी प्रतिक्रिया प्रस्तुत की हैं।

8. इसके बाद, एनएमपीटी ने अपने प्रस्ताव से संबंधित कुछ बिंदुओं पर 15 अप्रैल 2017 के पत्र के अनुक्रम में 23 मई 2017 के अपने पत्र के माध्यम से निम्न स्पष्टीकरण प्रस्तुत किया है:

(i) प्रस्तावित निष्पादन मानदंडों को एनएमपीटी के विभिन्न बर्थों पर, कैप्टिव उपयोक्ता द्वारा संचालित निम्नलिखित बर्थों में ड्राई बल्क कार्गो को छोड़कर, ड्राई बल्क कार्गो प्रहस्तन पर लागू किया जाएगा:

(क) बर्थ नं .5 सीमेंट और खाद्य द्रव्य बल्क के प्रहस्तन के लिए एक कैप्टिव बर्थ है। निष्पादन मानदंड सीमेंट के कैप्टिव उपयोगकर्ताओं अर्थात मै. अल्ट्रा टेक सीमेंट / मैसर्स अंबुजा सीमेंट को बर्थ पर पर लागू नहीं होंगे क्योंकि सीमेंट के प्रबंधक के तौर पर एमजीटी होते हुए, पत्तनों और इसके बाद उपर्युक्त कंपनियों के बीच समझौता ज्ञापन/पोत परिवहन मंत्रालयलाइसेंस समझौते द्वारा प्रहस्तित किया जाता है। खाद्य कार्गो पाइपलाइनों के माध्यम से प्रहस्तित किया जाता है

(ख) बर्थ नं .8 मैसर्स केआईओसीएल का कैप्टिव बर्थ है। जब मैसर्स केआईओसीएल द्वारा बर्थ का उपयोग नहीं किया जाता है तो अन्य पत्तन उपयोगकर्ताओं द्वारा भी किया जाता है। यदि मैसर्स केआईओसीएल द्वारा लौह अयस्क सहित ड्राई बल्क कार्गो का प्रहस्तन अन्य पत्तनों के उपयोगकर्ताओं अर्थात एनएमपीटी के पंजीकृत स्टीवेडोरिंग एंड शोर हैंडलिंग एजेंट द्वारा किया जाता है तो प्रस्तावित निष्पादन मानदंड लागू होंगे।

(ग) बर्थ नं. 15, बीओटी ऑपरेटर मैसर्स पीयूपीसीएल का कैप्टिव बर्थ है। इस बर्थ में ड्राई बल्क कार्गो यानी कोयले का प्रचालन पत्तन और मैसर्स यूपीसीएल के बीच लाइसेंस समझौते के अनुसार प्रहस्तित किया जाता है।

(ii) संशोधित प्रस्ताव में, बचाए गए घंटे की संख्या, जहां बर्थ पर वास्तविक निर्धारित समय से 5% कम निर्धारित की गई है, प्रोत्साहन हेतु 10% बर्थ किराया प्रभार के लिए प्रस्तावित किया गया है। यह स्पष्ट किया गया है कि 20 मार्च 2017 को आयोजित संयुक्त सुनवाई के अनुसार और पत्तनों, उपयोगकर्ताओं/स्टीवडोर्स और केआईओसीएल द्वारा दी गई प्रतिक्रिया के अनुसार, निष्पादन मानदंडों संशोधित किये गये हैं। चूंकि वित्तीय निहितार्थ अभी तक ज्ञात नहीं हैं, इसलिए एक वर्ष के बाद निष्पादन मानदंडों की समीक्षा के परिणामस्वरूप ऊपर दिए गए संशोधित निष्पादन मानदंडों की उपलब्धि पर दिए गए प्रोत्साहन देने के बारे में प्रस्ताव है।

9. एनएमपीटी 15 अप्रैल 2017 के संशोधित प्रस्ताव की प्रारंभिक जांच के पश्चात, एनएमपीटी को कुछ बिंदुओं पर अपेक्षित जानकारी/स्पष्टीकरण देने के लिए हमारे 29 मई 2017 के पत्र के माध्यम से अनुरोध किया गया था। एनएमपीटी ने 03 जून 2017 के पत्र के माध्यम से हमारे द्वारा मांगी गई सूचना /स्पष्टीकरण के बारे में अपनी प्रतिक्रिया प्रस्तुत की है। हमारे द्वारा मांगी गई जानकारी/स्पष्टीकरण का सारांश और उस पर एनएमपीटी द्वारा प्रस्तुत उत्तर नीचे सारणीबद्ध है:

क्रम सं.	हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण	एनएमपीटी के उत्तर									
(i)	बर्थिंग पॉलिसी में सात व्यापक ड्राई बल्क कार्गो श्रेणियों के निष्पादन मानक दर्शाए गए हैं। इसके विपरीत, एनएमपीटी ने ड्राई बल्क कार्गो की 14 मदों/वस्तुओं के लिए निष्पादन मानकों का प्रस्ताव किया है। यह प्रथम नजरिया, एनएमपीटी के प्रस्ताव से प्रकट होता है कि पत्तन ने कार्गोवाहक वर्गीकरण के आधार पर, जो पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा जारी किए गए दिशा-निर्देशों से संबंधित है, कार्गो वर्गीकरण का अनुसरण किया है, क्योंकि व्यक्ति के संबंध में बर्थिंग पॉलिसी में कार्गो की अलग अलग मद का वर्गीकरण नहीं दिया गया है। पत्तन यह भी पुष्टि करे कि पत्तन द्वारा बेंटोनाइट को किस श्रेणी के अंतर्गत, बर्थिंग पॉलिसी में निर्धारित मानदंडों को लागू करने के लिए समूहीकृत किया गया है। स्टीवडोरिंग और शोर हैंडलिंग दिशानिर्देशों के तहत, बेंटोनाइट को लौह अयस्क, लौह अयस्क पल्ले, बेंटोनाइट, बॉक्साइट, कॉपर कॉन्सट्रेट, लेड और ज़िंक अयस्क के तहत वर्गीकृत किया गया है।	एनएमपीटी ने प्रस्तावों में उन वस्तुओं पर विचार किया माना है जो पत्तनों पर प्रहस्तित होती हैं। राज्य मंत्री द्वारा जारी दिशानिर्देशों में दिए गए दृष्टिकोण के अनुसार, निष्पादन मानदंड सीधे ड्राई बल्क कार्गो के घनत्व के समानुपात में होता है। इसलिए, एनएमपीटी पर प्रहस्तित वस्तुओं के लिए प्रस्तावित निष्पादन मानकों को एक साथ समूहित नहीं किया जा सकता है क्योंकि ड्राई बल्क कार्गो का घनत्व वस्तु से वस्तु/वस्तुओं तक भिन्न होता है। इसे आगे स्पष्ट किया गया है कि बेंटोनाइट को लौह अयस्क के साथ समूहित नहीं किया जा सकता है। 20 घनत्व वाले बेंटो अयस्क घनत्व 0.96 की घनत्व वाले बेंटोनाइट है और इसलिए लौह अयस्क का निष्पादन मानक बेंटोनाइट से अधिक है									
(ii)	बर्थिंग नीति ने निष्पादन मानदंडों की गणना के लिए कुछ पैरामीटर निर्धारित किए हैं। प्रस्तावित प्रस्ताव में यह देखा गया है कि एनएमपीटी ने बर्थिंग नीति में निर्धारित निम्न मानदंडों के आधार पर मानदंडों में विचलन किया है। निष्पादन मानदंड तय करने के लिए पत्तनों द्वारा प्रस्तावित मापदंडों (हाइलाइट बोलड) के आधार के लिए पत्तनों और बर्थिंग नीति में निर्धारित मापदंडों से विचलन (हाइलाइट बोलड) के कारणों की व्याख्या की जाए। एनएमपीटी से अनुरोध है कि वे एनएमपीटी द्वारा अपनाए गए विभिन्न मापदंडों (हाइलाइट बोलड) के आधार उपरोक्त सारणी में प्रत्येक वस्तु के लिए दिए गए हैं और प्रत्येक मद के लिए निर्धारित मानदंडों से विचलन के कारण भी प्रस्तुत करें:										
(क)	वस्तुओं का घनत्व: <table border="1"> <thead> <tr> <th>वस्तु</th><th>बर्थिंग नीति अनुसार</th><th>एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>कोयला</td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>पेट्रो कोक</td><td>0.8</td><td>0.88</td></tr> </tbody> </table>	वस्तु	बर्थिंग नीति अनुसार	एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित	कोयला			पेट्रो कोक	0.8	0.88	जैसा कि ऊपर वर्णित है वस्तु का निष्पादन मानदंड इसके घनत्व पर निर्भर करता है। इसके अलावा, यह स्पष्ट किया जाता है कि पेट्रोलियम कोक (पेट कोक) स्टीम कोयला से भारी माना जाता है जबकि धातुकर्म कोक स्टीम कोयला से हल्का होता है और तदनुसार घनत्व पर विचार किया गया है।
वस्तु	बर्थिंग नीति अनुसार	एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित									
कोयला											
पेट्रो कोक	0.8	0.88									

	मेट कोक	0.85	0.78	इसी तरह उर्वरक श्रेणी में एमओपी, एफआरएम सल्फर और रॉक फास्फेट, यूरिया से भी भारी है। स्टीवेडोरिंग और शोर प्रहस्तन संबंधी दिशानिर्देशों में एक ही समूह में दिखने वाली वस्तुओं के विभिन्न घनत्व हैं और इसलिए निष्पादन मानदंडों की गणना के उद्देश्य से समूहीकरण नहीं किया जा सकता है।				
	उर्वरक							
	एमओपी	0.80	1.10					
	गंधक	0.80	1.12					
	रॉक फॉस्फेट	0.80	1.28					
	जिप्सम (और अन्य अयस्क और खनिज)	1.12	1.44					
	चूना पत्थर / डोलोमाइट	0.70	1.52					
	बेंटोनाइट	2.00	0.96					
(ख)	ग्रेब का आकार :				104 मीट्रिक टन एमएचसी के लिए ग्रेब का आकार और पोतीय क्रेन बर्थिंग नीति से मेल खाता है। हालांकि, 64 एमटी क्षमता की पोतीय एमएचसी में 16 टन की ग्रेब है और इसलिए उस पर विचार किया जाता है।			
	वस्तु	बर्थिंग नीति अनुसार *				एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित		
		[100] मी.टन एचएमसी	[60] मी.टन एचएमसी	पोतीय क्रेन		[104] मी.टन एचएमसी	[64] मी.टन एचएमसी	पोतीय क्रेन
	कोयला							
	कोयला	35	22	12		35	16	12
	पेट्रो कोक	35	22	12		35	16	12
	मेट कोक	35	22	12		35	16	12
	उर्वरक							
	यूरिया	35	22	12		35	16	12
	डीएपी / एसओपी	35	22	12		35	16	12
	एमओपी	35	22	12		20	16	12
	गंधक	35	22	12		20	16	12
	रॉक फॉस्फेट और अन्य एफआरएम	35	22	12		20	16	12
	अन्य तैयार उर्वरक	35	22	12		35	16	12
	जिप्सम और अन्य अयस्क और खनिज	28	18	10		20	16	12
	चूना पत्थर / डोलोमाइट	35	22	12		20	16	12
	लौह अयस्क	20	12	8		20	16	8

	जुमना												
	खाद्य अनाज	35	22	12	35	16	12						
	बेंटोनाइट	20	12	8	35	16	12						
(ग)	<p>ग्रेब उठान कारक:</p> <p>एनएमपीटी ने सभी मदों के लिए 104 एमटी एचएमसी के लिए 60% से 65% की सीमा में 64 एमटी एचएमसी के लिए 65% से 90% की सीमा में और 60% से 70% की सीमा में पोतीय क्रेन के लिए एनएमपीटी द्वारा विचार किया गया है, सभी वस्तुओं के लिए बर्थिंग नीति अनुसार कोकिंग कोल के लिए दर्शाए गए निष्पादन मानदंडों की गणना के लिए चरणवार चित्रण में, 90% उठान कारक पर विचार किया गया है। बर्थिंग पॉलिसी में अन्य बल्क मदों के लिए उठान कारक का संकेत नहीं है। पत्तन द्वारा विचारित ग्रेब के लिए ग्रेब कारक के कारणों और आधार का उल्लेख करें।</p>												<p>बल्क का उठान करने वाला कारक हैच में शीर्ष स्तर से ग्रेब के नीचे स्तर तक घट जाती है। यह वस्तुओं की किस्म के साथ-साथ भिन्न होता है। शीर्ष स्तर पर उठान कारक अधिकतम होता है, अर्थात् 85 से 90% और नीचे के स्तर पर 32 से 35% तक घट जाती है।</p>
(घ)	पूर्ण भार और आंशिक भार के लदान प्रचालन के लिए आवृत्ति प्रति घंटे की:												<p>बल्क हैंडलिंग ऑपरेशन जैसे बर्थ पर स्थान की कमी, बर्थ के लिए भंडारण क्षेत्र की दूरी, कार्गो की ढुलाई के लिए उपकरणों और टिप्परस की उपलब्धता और बर्थ, पर कार्गो का प्रकार और प्रकृति के विभिन्न मानकों को देखते हुए फेरे प्रति घंटा की आवृत्ति को अपनाया गया है। उदाहरण के तौर पर, कोयले को जेटी से सीधे निकास कर एक किमी दूर स्टेक यार्ड पर पहुंचाया जाता है जबकि लोहा, जेटी से 3 किमी दूर केआईओसीएल भंडारण क्षेत्र में ले जाया जाता है और इस प्रकार लौह अयस्क के पोतों के हुक चक्र की संख्या भी कोयला पोतों की तुलना में कम नहीं हैं। हुक फेरे का इसके अलावा, लौह अयस्क पोत बहुत पुराने पोत हैं और पोतीय क्रेन की उत्पादकता क्योंकि कोयले के पोतों की तुलना में कम है। उर्वरकों (यूरिया, डीएपी, एसओपी आदि) जैसी वस्तुओं के लिए आच्छादित भंडारण क्षेत्र की आवश्यकता होती है जो को कवर करती है और विशेष रूप से पोतों का समूह बनाते समय विशेषकर पत्तनों के परिसर के बाहर गोदामों में परिवहन और भंडारित करते समयस्थान की कमी का अनुभव होता है। इसलिए हुक फेरे कम होते हैं। इसी तरह अनाज के लिए भी आच्छादित क्षेत्र आवश्यक होता है इसलिए भंडारण के क्षेत्र सीमित होने कारण कम हुक चक्र/फेरे होता है। एमओपी, सल्फर, और रॉक फॉस्फेट जैसी वस्तुओं के हुक फेरे कम होते हैं क्योंकि कार्गो की प्रकृति और स्टैक यार्ड की दूरी के कारण कार्गो निकास की गति धीमी है।</p> <p>टीएमपी द्वारा आयोजित संयुक्त सुनवाई के समापन की पृष्ठभूमि में एजेंट / केआईओसीएल और स्टीवेडोर के साथ एक विस्तृत चर्चा हुई थी जिसमें हुक फेरे के</p>
	वस्तु	बर्थिंग नीति अनुसार						एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित					
क्रम सं.		[100] मी.टन एचएमसी		[60] मी.टन एचएमसी		पोतीय क्रेन		[104] मी.टन एचएमसी		[64] मी.टन एचएमसी		पोतीय क्रेन	
		पूर्ण	आंशिक	पूर्ण	आंशिक	पूर्ण	आंशिक	पूर्ण	आंशिक	पूर्ण	आंशिक	पूर्ण	आंशिक
		भार	भार	भार	भार	भार	भार	भार	भार	भार	भार	भार	भार
क.	कोयला												
1	कोयला	30	20	30	20	18	12	30	20	30	20	18	14
2	पालतू कोक	30	20	30	20	18	12	20	16	20	16	18	14
3	मेट कोक	30	20	30	20	18	12	16	12	20	16	16	10
ख.	उर्वरक												
4	यूरिया	30	20	30	20	18	12	16	12	20	16	14	8
5	डीएपी / एसओपी	0	20	30	20	18	12	6	12	20	16	14	8
6	एमओपी	30	20	30	20	18	12	20	20	16	12	14	8
7	गंधक	30	20	30	20	18	12	20	16	16	12	10	8
8	रॉक फॉस्फेट और अन्य एफआरएम	30	20	30	20	18	12	20	16	16	12	10	8
9	अन्य तैयार उर्वरक	30	20	30	20	18	12	16	12	20	16	14	8
10	जिप्सम और अन्य अयस्क	30	20	30	20	18	12	20	16	16	12	10	8

		और खनिज															संदर्भ में पैरामीटर पर चर्चा की गई थी।
	11	चूना पत्थर / डोलोमाइट	30	20	30	20	18	12	20	16	16	12	10	8			
	12	लौह अयस्क जुमाना	30	20	30	20	18	12	20	20	20	20	18	14			
	13	खाद्य अनाज	30	20	30	20	18	12	20	16	20	16	14	8			
	14	बेंटोनाइट (कोई मानक नहीं)	30	20	30	20	18	12	16	12	20	12	14	8			
(iii)	<p>मूल प्रस्ताव में, पत्तनों ने विभिन्न प्रकार के पोतों के लिए विभिन्न निष्पादन मानदंडों का प्रस्ताव किया था। जबकि अंतिम संशोधित प्रस्ताव में, हालांकि पत्तनों ने विभिन्न प्रकार के पोतों (पैनामैक्स, सुपरमैक्स, हैडी मैक्स) के लिए विभिन्न निष्पादन मानदंडों का परिकलन किया है, पत्तनों ने अंततः पत्तनों पर पोतों के सुपरमैक्स आकार के पोतों के लिए आने वाले निष्पादन मानदंडों का मार्गदर्शन किया है चूंकि निष्पादन मानदंड विभिन्न प्रकार के पोत के लिए भिन्न होते हैं जो कि पत्तनों की गणना से स्पष्ट होता है और यह भी कि बर्थिंग पॉलिसी विभिन्न प्रकार के पोतों के लिए मानदंड निर्धारित करती है, औचित्य के साथ सभी प्रकार के पोतों में एक समान मानदंड का प्रस्ताव पेश करने के कारण बताएं।</p>																एनएमपीटी पर प्रहस्तित ड्राई बल्क कार्गो पोतों का सबसे बड़ा आकार सुपरमैक्स पोत हैं। इसलिए, सुपरमैक्स आकार वाले पोतों के लिए निष्पादन मानदंडों का तैयार किये गये हैं।
(iv)	<p>यूपीसीएल द्वारा प्रहस्तित कैप्टिव बर्थ के संबंध में, प्राधिकरण द्वारा अपने सामान्य संशोधन आदेश संख्या टीएएमपी / 22/2015-एनएमपीटी दिनांक 18 फरवरी 2016 के पैरा 18 (डी) (ii) को पत्तन द्वारा प्रासंगिक कार्रवाई, प्रतीत होता है जो अभी तक नहीं की गई है के लिए पुनः अनुरोध किया जाता है। उक्त पैरा से संबंधित उद्धरण नीचे दिया गया है:</p> <p>“यह यहां राज्य के लिए प्रासंगिक है कि खंड 9.2 पर कहा गया रियायत समझौता। (बी)। (बी) यूपीसीएल को अन्य उपयोगकर्ताओं के लिए कोयला बल्क से निपटने के लिए कैप्टिव टर्मिनल का उपयोग करने की अनुमति देता है। यूपीसीएल ने अन्य उपयोगकर्ताओं के लिए कोयला बल्क को संभालने के लिए कैप्टिव टर्मिनल का इस्तेमाल करते हुए एनएमपीटी और न ही यूपीसीएल ने भी इस प्राधिकरण से शुल्क की कमी के लिए टैरिफ व्यवस्था के बारे में संपर्क किया है। मेजर पत्तन ट्रस्ट द्वारा प्राधिकृत किसी बड़े उपयोगकर्ता या किसी ऑपरेटर द्वारा लगाए जाने वाले टैरिफ को किसी भी उपयोगकर्ता को सेवाएं प्रदान करने के लिए लगाया जाता है, भले ही वह कैप्टिव बर्थ उपयोगकर्ता है, इस कानून के अनुसार इस प्राधिकरण की मंजूरी की आवश्यकता होगी। ऐसा होने के नाते, यह एनएमपीटी लाइसेंसधारी पत्तनों होने की पूरी जिम्मेदारी है, यह सुनिश्चित करने के लिए कि यूपीसीएल द्वारा अन्य उपयोगकर्ता को प्रदान की गई सेवा के लिए शुल्क, यदि कोई हो, तो इस प्राधिकरण की मंजूरी के तहत इस कानून की आवश्यकता है और एनएमपीटी को यूपीसीएल को सलाह देने के लिए यूपीसीएल से पहले तीन महीने पूर्व इएफएफसीओ किसान</p>																मै. यूपीसीएल अन्य प्रयोक्ताओं के लिए कोयला बल्क का प्रहस्तन नहीं कर रहा है। इसके अलावा यह स्पष्ट किया गया है कि लाइसेंसधारी ने रियायत समझौते के प्रासंगिक खंड के तहत उसी के लिए अनुमति मांगने के लिए पत्तन से संपर्क नहीं किया है और इसके लिए प्रशुल्क निर्धारण का प्रस्ताव के लिए एनएमपीटी द्वारा शुरू नहीं किया गया है।

	बाजार लॉजिस्टिक्स लिमिटेड में ऑर्डर नं. टीएएमपी/55/2013-केपीटी दिनांक 15 जनवरी 2016 को अपनाए गए प्रस्ताव के तहत इस प्रस्ताव में यूपीसीएल को उचित रूप से सलाह देने के निर्देश दिए हैं। तीसरी पार्टी बल्क प्रचुर सावधानी के जरिए, यह स्पष्ट किया जाता है कि यदि कोई यूपीसीएल द्वारा सेवाओं के लिए तीसरे पक्ष के बल्क के लिए लगाया जा रहा है, तो उनके द्वारा इस प्राधिकरण की मंजूरी नहीं है।"	
(v)	एनएमपीटी के अंतिम सामान्य संशोधन प्रस्ताव के दौरान पत्तन ने कहा है कि दो बर्थ कैप्टिव बर्थ हैं अर्थात् केआईओसीएल के लिए बर्थ नं 8 और यूपीसीएल के लिए बर्थ नं. 15। वर्तमान प्रस्ताव और ई-मेल दिनांक 23 मई 2017 में, पत्तन ने कहा है कि बर्थ नं. 8 और 15 के अलावा बर्थ नंबर 5 भी, सीमेंट और खाद्य तरल बल्क के प्रहस्तन के लिए कैप्टिव बर्थ है। यह पुष्टि करें कि क्या कैप्टिव उपयोगकर्ताओं द्वारा बर्थ संख्या 5 पर प्रहस्तन किए जाने वाले कार्गो पर लगाया गया शुल्क है प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरों के स्केल के अनुसार है।	बर्थ नं.5 को कैप्टिव यूज़र्स द्वारा प्रहस्तन करने पर कार्गो के लिए प्रशुल्क लगाया गया है जो प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित एसओआर के अनुसार है। चूंकि वे पाइपलाइन उन्मुख ऑपरेशन हैं, इसलिए बर्थ पर संरचनाएं बनाई गई हैं, जिसमें सामान्य बल्क / ड्राई बल्क पोतों का संचालन नहीं हो सकेगा।

10. इस मामले में परामर्श से संबंधित कार्यवाही इस प्राधिकरण के कार्यालय में रिकॉर्ड पर उपलब्ध है। संबंधित पक्षों द्वारा प्राप्त टिप्पणियों के अंश और तर्कों को संबंधित पार्टियों को अलग से भेजा जाएगा। ये विवरण हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध कराए जाएंगे।

11. मामले की प्रसंस्करण के दौरान एकत्र की गई सूचना की संपूर्णता के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति उभरती है:

- (i) पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) ने जून 2016 में प्रमुख बंदरगाहों के लिए ड्राई बल्क कार्गो के लिए बर्थिंग नीति जारी की है और सभी प्रमुख पत्तन ट्रस्टों को वास्तविक प्रोत्साहनों और दंड के साथ मानदंडों को लागू करने के लिए निर्देशित किया है। यह नीति जिसमें बंदरगाहों पर उपलब्ध बुनियादी ढांचे को ध्यान में रखा जाता है, विभिन्न प्रमुख बंदरगाहों पर अलग-अलग सूखी थोक वस्तुओं के लिए निष्पादन मानदंडों की गणना करने के लिए मानकीकृत दिशानिर्देश निर्धारित करती है। इस पॉलिसी में गणना के निष्पादन मानदंडों के आधार पर सभी प्रमुख बंदरगाहों द्वारा स्थापित किए जाने वाले दंड और प्रोत्साहन संरचनाएं भी शामिल हैं। इस नीति में सभी प्रमुख बंदरगाहों के लिए अपने विशिष्ट बंदरगाहों पर अर्थदंड के लिए इन दिशानिर्देशों को अपनाने और बर्थिंग पॉलिसी के भाग के रूप में निष्पादन मानदंडों से संबद्ध प्रोत्साहनों और अर्थदंड कार्यान्वित करने के लिए अपेक्षा की गई है। पॉलिसी में बर्थ की पुनः रेटिंग क्षमता के लिए एक विधि के साथ-साथ टर्न अराऊंड समय कम करने के लिए एंकरेज शुल्क लगाने के लिए दिशानिर्देश का भी वर्णन किया गया है।

- (ii) (क) इस पृष्ठभूमि में, एनएमपीटी पे 23 दिसंबर 2016 को एक प्रस्ताव है जिसमें ड्राई बल्क कार्गो के लिए निष्पादन मानदंड आधारित प्रोत्साहन और अर्थदंड/जुमाना योजना की मंजूरी और एंकरेज शुल्क अनुमोदन प्रस्तुत किया है।

इसके बाद, नई मैंगलोर पत्तन स्टीवेडोर (एनएमपीएस), मैंगलोर पत्तन स्टीवेडोर एसोसिएशन (एमपीएसए) और कुद्रेमुख लौह अयस्क कंपनी लिमिटेड (केआईओसीएल) के एसोसिएशन से प्राप्त जानकारी के आधार पर पत्तन ने इसके द्वारा प्रस्तावित ड्राई बल्क कार्गो के लिए निष्पादन मानकों को संशोधित किया है। मूल प्रस्ताव के रूप में उपर्युक्त संगठनों ने महसूस किया कि मूल प्रस्ताव पर प्रस्तावित निष्पादन मानदंड उच्चतर हैं। एनएमपीटी ने 15 अप्रैल 2017 के अपने पत्र में निष्पादन मानकों को एनएमपीएस और केआईओसीएल के साथ परामर्श में संशोधित किया है और प्रोत्साहन स्तर को भी संशोधित किया है। संशोधित प्रस्ताव में, एनएमपीटी ने मूल प्रस्ताव में प्रस्तावित स्तर से ड्राई बल्क बल्क के लिए निष्पादन मानकों को प्रहस्तित किया है। संशोधित प्रस्ताव में निष्पादन मानदंड से जुड़े प्रोत्साहन को बर्थ किराया प्रभार के 10% पर प्रस्तावित किया गया है, क्योंकि वास्तविक बर्थ के लिए बर्थ किराया प्रभार के 1 गुणा निर्धारित समय के 5% से कम रहते हैं।

- (ख) नयू मैंगलोर पत्तन स्टीवेडोर (एनएमपीएस) के एसोसिएशन द्वारा किए गए मुद्दे के मुताबिक, नयू मैंगलोर पत्तन ट्रस्ट (एनएमपीटी) के लिए ड्राई बल्क कार्गो के लिए बर्थिंग पॉलिसी हितधारकों के साथ

परामर्श के बाद तैयार नहीं की गई है, एनएमपीटी ने स्पष्ट किया है कि ड्राई बल्क कार्गो के लिए 2016 के लिए बर्थिंग नीति महापत्तनों के साथ उचित परामर्श प्रक्रिया के बाद पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा तैयार की गई है और यह एमओएस की वेबसाइट पर है।

एनएमपीएस और मैंगलोर स्टीमर एजेंट्स एसोसिएशन (एमएसएए) द्वारा उठाए गए मुद्दों के अनुसार मौजूदा प्रस्ताव तैयार करते समय पत्तन से परामर्श नहीं किया गया था। यह प्रासंगिक है कि प्रस्ताव दाखिल करते समय बर्थिंग पॉलिसी पत्तन ट्रस्ट द्वारा उपयोगकर्ता/उपयोगकर्ता संगठनों के साथ परामर्श नहीं किया जाता है तथापि, बर्थिंग नीति के तहत एनएमपीटी द्वारा दायर किया गया प्रस्ताव, हालांकि, एनएमपीएस सहित हितधारकों के साथ निर्धारित परामर्श प्रक्रिया के अनुसार इस प्राधिकरण द्वारा परामर्श पर किया गया है। वास्तव में ऊपर्युक्त अनुसार, एनएमपीटी ने एनएमपीएस सहित कुछ उपयोगकर्ता / उपयोगकर्ता संगठनों से प्राप्त आशोधनों के आधार पर कुछ आशोधन किए और 15 अप्रैल 2017 को संशोधित प्रस्ताव दायर किया है।

(iii) (क) पत्तन में 15 बर्थ हैं पत्तन ने स्पष्ट किया है कि प्रस्तावित निष्पादन मानदंड एनएमपीटी के विभिन्न बर्थों पर, बशर्ते कैप्टिव उपयोगकर्ताओं द्वारा प्रहस्तित निम्नलिखित बर्थों में ड्राई बल्क बल्क को छोड़कर ड्राई बल्क कार्गो हैंडलिंग के लिए लागू होंगे:

(i) बर्थ सं 5 सीमेंट और खदद्यय तरल कार्गो के प्रहस्तन के लिए एक कैप्टिव बर्थ है ये निष्पादन मानक सीमेंट का प्रहस्तन करने वाले मै. अल्ट्रा टेक सीमेंट/ में अंबुजा सीमेंट जैसे उपयोक्ता पर लागू नहीं होंगे क्योंकि बर्थ पर सीमेंट का प्रहस्तन पत्तन और उपर्युक्त कंपनियों में मध्य एमजीटी होते हुए एक समझौता ज्ञापन/लाइसेंस के तहत अभिशासित किया जाता है।

(ii) बर्थ नं .8 मैसर्स केआईओसीएल की कैप्टिव बर्थ है। प्रस्तावित निष्पादन मानदंड मैसर्स केआईओसीएल द्वारा लौह अयस्क हैंडलिंग पर लागू नहीं होंगे। जब मैसर्स केआईओसीएल द्वारा बर्थ का उपयोग नहीं किया जाता है तब बर्थ का उपयोग अन्य पत्तन उपयोगकर्ताओं द्वारा भी किया जाता है। इसलिए पत्तन ने स्पष्ट किया है कि यदि अन्य पत्तन पर, अन्य बंदरगाहों उपयोगकर्ताओं जैसे एनएमपीटी के पंजीकृत स्टीवेडोरिंग एंड शोर हैंडलिंग एजेंट द्वारा सूखा बल्क कार्गो को प्रहस्तित किया जाता है तो निष्पादन मानदंड लागू होंगे

(iii) बर्थ नं. 15, बीओटी ऑपरेटर मैसर्स पीयूपीसीएल की कैप्टिव बर्थ है। इस बर्थ में ड्राई बल्क कार्गो का प्रचालन, अर्थात् कोयले का प्रहस्तन पत्तन और मैसर्स.पीपीसीएल के बीच लाइसेंस समझौते द्वारा अभिशासित किया जाता है और इसलिए इस प्रस्ताव के तहत रखने करने का प्रस्ताव नहीं है

(ख) केआईओसीएल ने बर्थ नं .8 पर कैप्टिव लौह अयस्क की आवक के निष्पादन मानदंडों और संबद्ध अर्थदंड से लागू जुर्माना से मुक्त किए जाने का अनुरोध किया है। केआईओसीएल से बल्क (दोनों विदेशी और तटीय) अर्थात् लौह अयस्क जुर्माना जो बर्थ नं .6, 7, 8 और 14 में एनएमपीटी द्वारा प्रहस्तित किए जा रहे हैं, एनएमपीटी ने कहा है कि लौह अयस्क के टुकड़े ड्राई बल्क बल्क बर्थिंग नीति के दायरे में आ गए हैं। यहां तक कि केआईओसीएल स्वीकार किया है कि जब केआईओसीएल को कैप्टिव बर्थ के रूप में समर्पित बर्थ नं .8 खाली नहीं होती है तो पत्तन की अन्य बर्थों पर, केआईओसीएल के लौह अयस्क का चूरा द्वारा प्रहस्तित किया जाता है। पत्तन ने यह भी कहा है कि समर्पित बर्थ नं .8 इस प्रकार के रिक्त होने पर एनएमपीटी द्वारा बर्थ नंबर 8 पर अन्य माल भी प्रहस्तित किया जा रहा है। एनएमपीटी का प्रस्ताव केआईओसीएल द्वारा बर्थ संख्या 8 पर संभाले गए कैप्टिव बल्क के अलावा एनएमपीटी के द्वारा प्रहस्तित किए गए ड्राई बल्क कार्गो पर निष्पादन मानदंड और संबद्ध प्रोत्साहन / अर्थदंड योजना लागू करने के लिए है। एनएमपीटी के प्रस्ताव ड्राई बल्क बर्थ नं .8 पर एनएमपीटी केआईओसीएल माल के अलावा अन्य द्वारा प्रहस्तित ड्राई बल्क कार्गो बर्थ संख्या 5 द्वारा प्रहस्तित किया जाता है और 15 को छोड़कर सहित विभिन्न बर्थ पर ड्राई बल्क कार्गो के लिए बर्थिंग नीति लागू करने के लिए उचित है और इसलिए स्वीकार किए जाते हैं।

इस प्रकार, संक्षेप में बर्थ नं .5, 8 और 15 में कैप्टिव बर्थिंग सुविधा के लिए प्रोत्साहन / अर्थ दंड योजना लागू नहीं होती है, जो बर्थ नं. 8 के मामले को छोड़कर अलग करारों द्वारा अभिशासित होते हैं। यह उस बर्थ पर केआईओसीएल द्वारा प्रहस्तित कैप्टिव लौह अयस्क जुर्माना के अलावा अन्य बर्थ में एनएमपीटी द्वारा प्रहस्तित ड्राई बल्क कार्गो के लिए लागू होगा।

पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा जारी बर्थिंग नीति ड्राई बल्क बल्क के लिए है। यह न तो लिक्विड बल्क के लिए और ब्रेक बल्क बल्क के लिए है। इसलिए, ब्रेक बल्क और लिक्विड बल्क के लिए निष्पादन मानकों का प्रस्ताव नहीं करने वाले एनएमपीटी का प्रस्ताव बर्थिंग नीति के अनुरूप है।

पत्तन उपरोक्त कथन और यह मान्यता देते हुए कि प्रस्ताव मुख्य रूप से पत्तन के निष्पादन कार्य में अपेक्षित स्तर के अधिक सुधार लाने और बेहतर निष्पादन के लिए पोत को प्रोत्साहित करने और दंडित करने का लक्ष्य को ध्यान में रखते हुए है। यदि निष्पादन प्रस्तावित निष्पादन स्तर से नीचे है, तो पत्तन का दिनांक 15 अप्रैल 2017 का संशोधित प्रस्ताव के साथ-साथ पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा जारी बर्थिंग पॉलिसी के अनुपालन के लिए निष्पादन स्तर से जुड़े अर्थदंड/प्रोत्साहन के लिए पत्तन द्वारा प्रस्तुत जानकारी/स्पष्टीकरण के साथ, विचार किया गया है।

- (iv) एनएमपीटी द्वारा विचारित मानकों का विश्लेषण करने से पहले प्रस्तावित निष्पादन मानदंडों पर पहुंचने के लिए, यह प्रासंगिक है कि बर्थिंग पॉलिसी सात व्यापक ड्राई बल्क कार्गो वर्गों के लिए निष्पादन मानदंडों को इंगित करती है। एनएमपीटी ने 14 ड्राई बल्क कार्गो मर्चें के लिए निष्पादन मानदंडों का प्रस्ताव किया है। एनएमपीटी ने यह भी पुष्टि की है कि इस प्रस्ताव में उन वस्तुओं को माना जाता है जो पत्तन पर संचालित होती हैं। पत्तन ने वैज्ञानिक आधार पर दृढ़ता से तर्क दिया है कि एनएमपीटी पर संभाला वस्तुओं के लिए प्रस्तावित निष्पादन मानकों को एक साथ समूहित नहीं किया जा सकता है क्योंकि ड्राई बल्क बल्क का घनत्व वस्तु/वस्तुओं से वस्तु तक भिन्न होता है। एनएमपीटी एनएमपीटी बर्थ में प्रहस्ति कोयला, पालतू कोक, मेट कोक, यूरिया, डीएपी / एसओपी, एमओपी, सल्फर, जिप्सम और अन्य अयस्कों और खनिजों, चूना पत्थर / डोलोमाइट, बेंटोनाइट, रॉक फॉस्फेट और अन्य उर्वरक कच्चे माल (एफआरएम), अन्य समाप्त उर्वरक, लौह अयस्क जुर्माना, और खाद्य अनाज पत्तन द्वारा उद्धृत कारण है कि पत्तन 14 ड्राई बल्क कार्गो के संबंध में निष्पादन मानदंडों से जुड़े जुर्माना / प्रोत्साहन को पेश करने का इरादा रखता है। पत्तन द्वारा प्रहस्ति वस्तु का घनत्व वस्तु वार अलग-अलग हो पर भरोसा, पत्तन द्वारा प्रहस्ति किया 14 ड्राई बल्क बल्क से प्रत्येक के लिए उत्पादकता मानदंडों के लिए पत्तन के प्रस्ताव के रूप में पत्तन द्वारा प्रस्तावित माना जाता है।

- (v) बर्थिंग पॉलिसी के खंड 4.1 में, निष्पादन मानदंडों की गणना के लिए दिशानिर्देश निर्धारित हैं। इस नीति के अनुसार, निष्पादन मानदंडों की गणना के लिए बेरिब्रल्ल्स पर विचार किया जाना चाहिए। वस्तु का घनत्व ग्रेव का आकार, पूर्ण / आंशिक बल्क ऑपरेशन के लिए ग्रेव का फैक्टर, प्रति घंटे फेरे की संख्या, गैर-कार्यकाल प्रति शिफ्ट, कुल बल्क जो पूर्ण-भार या आंशिक लोड प्रचालन और पोत प्रोफाइल द्वारा कवर किया गया है। बर्थिंग नीति में उल्लिखित व्यापक मापदंडों के अनुसार एनएमपीटी विभिन्न ड्राई बल्क कार्गो के संबंध में निष्पादन मानदंडों पर परिकलित किए हैं, जैसा कि नीचे उल्लेख किया गया है:

(क) **बल्क घनत्व घटक:**

राज्य मंत्री द्वारा जारी दिशानिर्देशों में दिए गए दृष्टिकोण के अनुसार, निष्पादन मानदंड सीधे ड्राई बल्क कार्गो के घनत्व के अनुपात में है। बर्थिंग नीति में विनिर्दिष्ट वस्तु/वस्तुओं के घनत्व और एनएमपीटी द्वारा विचारित घनत्व है इस प्रकार है:

क्रम सं.	वस्तु	बर्थिंग नीति अनुसार *	एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित
क.	कोयला *	0.85	
1	कोयला	0.85	0.85
2	पालतू कोक	0.85	0.88
3	मेट कोक	0.85	0.78
ख.	उर्वरक *	0.80	
4	यूरिया	0.80	0.80
5	डीएपी / एसओपी	0.80	0.80
6	एमओपी	0.80	1.10
7	गंधक	0.80	1.12
8	अन्य तैयार उर्वरक	0.80	0.80
9	रॉक फॉस्फेट और अन्य एफआरएम	0.80	1.28

10	जिप्सम और अन्य अयस्क और खनिज	1.12	1.44
11	चूना पत्थर / डोलोमाइट	0.70	1.52
12	लौह अयस्क जुर्माना	2.00	2.00
13	खाद्य अनाज	0.60	0.60
14	बेंटोनाइट (कोई विशिष्ट मानक नहीं)	--	0.96

* बर्थिंग पॉलिसी ब्रॉड बल्क समूह के लिए घनत्व मानक निर्दिष्ट करती है, न कि व्यक्तिगत बल्क वस्तु/वस्तुओं के लिए, जिसके लिए एनएमपीटी ने निष्पादन मानदंडों का प्रस्ताव किया है। अलग-अलग वस्तु के लिए उपरोक्त तालिका में कॉलम 4 में दिए गए मानक का घनत्व, तुलना के उद्देश्य से व्यापक कार्गो समूह के लिए बर्थिंग नीति में निर्दिष्ट विनिर्देशों पर आधारित है।

पत्तन ने, कुछ वस्तुओं को छोड़ कर, बर्थिंग नीति में निर्धारित घनत्व मानदंडों का अनुपालन किया है।

पत्तन द्वारा विचारित कोयला, यूरिया, डीएपी / एसओपी, अन्य तैयार उर्वरक, लौह अयस्क जुर्माना और खाद्य अनाजों की घनत्व बर्थिंग पॉलिसी में निर्धारित है। पेट्रो कोक, मेट कोक, एमओपी, सल्फर, जिप्सम और अन्य अयस्कों और खनिज, चूना पत्थर / डोलोमाइट और रॉक फास्फेट और अन्य एफआरएम के संदर्भ में व्यापक कार्गो समूह के आधार पर बर्थिंग नीति में निर्धारित घनत्व क्रमशः 0.85, 0.85, 0.80, 0.80, 1.12, 0.70 और 0.80 है। जब पत्तन से घनत्व मानक में विचलन के कारणों को स्पष्ट करने के लिए अनुरोध किया गया तो एनएमपीटी ने स्पष्ट किया है कि वस्तु का निष्पादन मानदंड इसके घनत्व पर निर्भर करता है। एनएमपीटी ने आगे स्पष्ट किया है कि पेट्रोलियम कोक (पेट्रो कोक) को स्टीम कोयला से भारी माना जाता है, जबकि धातुकर्म कोक भाप कोयला से हल्का होता है और तदनुसार घनत्व पर विचार किया जाता है। इसी प्रकार उर्वरक श्रेणी में, एमओपी, एफआरएम सल्फर और रॉक फास्फेट यूरिया की तुलना में भारी है। पत्तन ने कहा है कि एक ही व्यापक माल समूह में दिखने वाली वस्तुओं में घनत्व भिन्न है और इसलिए निष्पादन मानदंडों की गणना के उद्देश्य से उन्हें समूहित नहीं किया जा सकता है। एनएमपीटी द्वारा प्रस्तुत स्पष्टीकरण के आधार पर और यह मानते हुए कि यह पत्तन का सबसे अच्छा निर्णय है, एनएमपीटी द्वारा विचारित वस्तुओं का घनत्व विस्वस्नीय है।

(ख) **विभिन्न उपकरणों के लिए ग्रेब का आकार:**

बर्थिंग पॉलिसी के खंड 7.1 में कहा गया है कि सभी प्रमुख बंदरगाहों को विभिन्न ड्राई बल्क कार्गो जिंसे के लिए निष्पादन मानदंडों की गणना करने के लिए अपने मौजूदा बुनियादी ढांचे के आधार पर नीति में अनुकूल दृष्टिकोण का अपनाना करना होगा। पत्तन में 104 टन एचएमसी, 64 टन एचएमसी और पत्तन पर ड्राई बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए मौजूदा आधारभूत संरचना के आधार पर अपने पत्तन पर किए गए ड्राई बल्क माल के बल्क हैंडलिंग कार्यों के आधार पर पोत के लिए अलग निष्पादन मानदंडों का प्रस्ताव है। तदनुसार, एनएमपीटी द्वारा विचारित ग्रेब के का आकार तीन विभिन्न प्रकार के उपकरणों के लिए भी है। एनएमपीटी द्वारा विचारित बर्थिंग पॉलिसी में निर्धारित ग्रेब के के मानक आकार को नीचे सारणीबद्ध किया गया है:

वस्तु	बर्थिंग नीति अनुसार			एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित		
	100 टन एचएमसी	60 टन एचएमसी	पोतीय केन	104 मी टन एचएमसी	64 मी टन एचएमसी	पोतीय केन
कोयला						
कोयला	35	22	12	35	16	12
पेट्रो कोक	35	22	12	35	16	12
मेट कोक	35	22	12	35	16	12

उर्वरक						
यूरिया	35	22	12	35	16	12
डीएपी / एसओपी	35	22	12	35	16	12
एमओपी	35	22	12	20	16	12
गंधक	35	22	12	20	16	12
रॉक फॉस्फेट और अन्य एफआरएम	35	22	12	20	16	12
अन्य तैयार उर्वरक	35	22	12	35	16	12
जिप्सम और अन्य अयस्क और खनिज	28	18	10	20	16	12
चूना पत्थर / डोलोमाइट	35	22	12	20	16	12
लौह अयस्क जुमर्ना	20	12	8	20	16	8
खाद्य अनाज	35	22	12	35	16	12
बेंटोनाइट	--	--	--	35	16	12

(i). **पोतीय क्रेन के लिए ग्रेब का आकार :**

केसीसीआई और एमएसए ने निवेदन किया है कि एनएमपीटी में को प्रहस्तित करने के उपकरण सीमित प्रतिलाभ(रिटर्न) के कारण बहुत कम है। इसलिए, ग्रेब की उपलब्धता गंभीर रूप से प्रभावित होती है और वर्तमान में, एनएमपीटी के विक्रेताओं ने बल्क प्रचालन के लिए केवल 5 से 10 सीबीएम की ग्रेब उपलब्ध है।

केआईओसीएल, एमएसए और एनएमपीएस के निवेदन के आधार पर, एनएमपीटी ने अपने संशोधित प्रस्ताव में पोतीय क्रेन के ग्रेब के लिए 12 सीबीएम का आकार माना है, जिसमें बर्thing नीति मानदंडों के अनुसार लौह अयस्क को छोड़कर, सभी वस्तुओं के संबंध में पूर्व में पत्तन पर 15 सीबीएम के बजाय 8 सीबीएम पर विचार किया गया था यह कहते हुए कि पत्तन पर आने वाला पोत आम तौर पर 12 सीबीएम /8 सीबीएम के आकार का होता है।

(ii). **104 टन वाली एचएमसी के लिए ग्रेब का आकार :**

यह देखा गया है कि कुछ वस्तुओं के लिए, पत्तन ने दिशा निर्देशों में 100 टी एचएमसी के लिए निर्दिष्ट 35 सीबीएम के मुकाबले ग्रेब का आकार 20 सीबीएम पर विचार किया है। अनुरोध के बावजूद, पत्तन ने विचलन के कारणों की व्याख्या नहीं की है।

(iii). **64 टन वाली एचएमसी के लिए ग्रेब का आकार ::**

पत्तन ने स्पष्ट किया है कि पत्तन में उपलब्ध 16 सीबीएम ग्रेब के के आकार पर विचार किया है।

जैसा कि पत्तन अपने पत्तन पर किए गए कार्यों के लिए सर्वश्रेष्ठ निर्णायक और बर्थिंग पॉलिसी के खंड 7.1 में पत्तन को इसके मौजूदा बुनियादी ढांचे के आधार पर निष्पादन मानदंडों के परिकलन के लिए नीति में विस्तृत दृष्टिकोण अपनाने की अनुमति देता है और बर्थिंग पॉलिसी के बाद वैज्ञानिक तरीके से निष्पादन मानदंडों को परिकलित करने की इस पद्धति को स्वीकारते हुए इन वस्तुओं के संबंध में एनएमपीटी द्वारा ग्रेब का विचारित आकार विश्वस्तनीय है।

(ग). **ग्रेब पकड़ घटक:**

सभी वस्तुओं के लिए 104 टन एचएमसी के लिए ग्रेब पकड़ कारक को 60% से 65% के बीच और एनएमपीटी द्वारा 64 एमटी एचएमसी के लिए 65% से 90% की सीमा में और पोतीय क्रेन के लिए 60% से 70% की सीमा में माना गया है। कोकिंग कोल के लिए निष्पादन मानदंडों की गणना के लिए चरणवार-चित्रण में, जैसा कि बर्थिंग नीति में दर्शाया गया है, 90% पकड़ घटक माना गया है। बर्थिंग पॉलिसी में अलग-अलग वस्तुओं के लिए ग्रेब कारक का संकेत नहीं है। एनएमपीटी ने कहा है कि वस्तु पर आधारित उठान कारक अपने संशोधित प्रस्ताव में उल्लेखित समान उठान घटक 90 प्रतिशत की अपेक्षा 60% से 90% की सीमा में माना जाता है। उठान घटक ऊपरि स्तर पर 80% से 90% से निचले स्तर पर 30% से 35% और वस्तु पर निर्भर करता है। पत्तन ने पुष्टि की है कि कार्गो का उठान कारक हेच में शीर्ष स्तर से नीचे की तरफ घटता है और यह भी प्रहस्तित वस्तुओं की तरह भिन्न होता है। शीर्ष स्तर पर उठान कारक अधिकतम होता है, अर्थात् 85 से 90% और नीचे के स्तर पर 32 से 35% तक घट जाता है। बर्थिंग पॉलिसी में विभिन्न वस्तुओं के उठान घटक चयन के अभाव में पत्तन द्वारा प्रस्तुत उपरोक्त स्पष्टीकरण को ध्यान में रखते हुए, एनएमपीटी के ग्रेब घटक पर यथा वत विचार किया जाता है द्वारा।

(घ). पूर्ण भार और आंशिक लोड प्रचालन के लिए प्रति घंटे फेरे:

क्रम सं.	वस्तु	बर्थिंग नीति अनुसार				एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित					
		100 एमटी एचएमसी		पोतीय क्रेन		104 एमटी एचएमसी		64 एमटी एचएमसी		पोतीय क्रेन	
		पूर्ण भार	आंशिक भार	पूर्ण भार	आंशिक भार	पूर्ण भार	आंशिक भार	पूर्ण भार	आंशिक भार	पूर्ण भार	आंशिक भार
क.	कोयला										
1	कोयला	30	20	18	12	30	20	30	20	18	14
2	पेट्रो कोक	30	20	18	12	20	16	20	16	18	14
3	मेट कोक	30	20	18	12	16	12	20	16	16	10
ख.	उर्वरक										
4	यूरिया	30	20	18	12	16	12	20	16	14	8
5	डीएपी / एसओपी	30	20	18	12	16	12	20	16	14	8
6	एमओपी	30	20	18	12	20	20	16	12	14	8
7	गंधक	30	20	18	12	20	16	16	12	10	8
8	रॉक फॉस्फेट और अन्य एफआरएम	30	20	18	12	20	16	16	12	10	8

9	अन्य संसाधित उर्वरक	30	20	18	12	16	12	20	16	14	8
10	जिप्सम और अन्य अयस्क और खनिज	30	20	18	12	20	16	16	12	10	8
11	चूना पत्थर / डोलोमाइट	30	20	18	12	20	16	16	12	10	8
12	लौह अयस्क जुमाना	30	20	18	12	20	20	20	20	18	14
13	खाद्य अनाज	30	20	18	12	20	16	20	16	14	8
14	बेटोनाइट	--	--	--	--	16	12	20	12	14	8

60 टी एचएमसी के फेरे / घंटों के नियम के बारे में बर्थिंग पॉलिसी में मानक निर्दिष्ट नहीं हैं।

एच एम सी:

एचएमसी की तैनाती की स्थिति में, पॉलिसी 100 टन एचएमसी द्वारा संचालित करने के लिए पूर्ण लोड ऑपरेशन के 30 चक्रों / चालें प्रति घंटा निर्धारित है और सभी ड्राई बल्क बल्क के लिए आंशिक लोड ऑपरेशन के 20 इंच / प्रति घंटा चालें। फेरे / घंटे के लिए कोई नियम 60 टी एचएमसी के लिए बर्थिंग नीति में निर्दिष्ट नहीं हैं।

एनएमपीटी ने दोनों 104 टी और 64 टी एचएमसी के लिए सभी वस्तुओं के लिए पूर्ण भार, प्रति घंटा औसत 30 से 16 फेरे और आंशिक लोड के लिए 20 से 12 फेरे पर विचार किया है।

पोतीय क्रेन:

पोतीय क्रेन की तैनाती की स्थिति में, पॉलिसी में पूर्ण लोड प्रचालन के लिए 18 फेरे / चालें प्रति घंटे और सभी सूखी बल्क बल्क के लिए आंशिक लोड प्रचालन के प्रति घंटे 12 फेरे / चालें निर्धारित करती है। एनएमपीटी ने पूरे लोड के लिए 18 से 10 की रेंज में औसत क्रेन फेरे और सभी ड्राई बल्क बल्क के लिए आंशिक भार के लिए 14 से 8 फेरे प्रति घंटा का अनुमान लगाया है।

एनएमपीटी ने स्पष्ट किया है कि बल्क हैंडलिंग ऑपरेशन में शामिल विभिन्न पैरामीटरों में, उदाहरण के लिए, बर्थ पर खुले स्था की कमी, भंडारण क्षेत्र से दूरी, बैरियर से बल्क निकालने के लिए स्टीवेडोर और उपस्कर की उपलब्धता के साथ टिपरों की उपलब्धता के अनुसार प्रति घंटे फेरे है। बल्क कार्गो की प्रकृति, पोतीय क्रेन आदि की स्थिति को अपनाया गया है। कोयले को जेटी पर से ही निकास किया जाता और दूर भंडारण-यार्ड तक पर पहुंचाया जाता है जो कि एक किलोमीटर दूरी के भीतर होते हैं जबकि लौह अयस्क को केआईओसीएल भंडारण क्षेत्र में ले जाया जाता है जो जेटी से 3 किमी से अधिक दूर है और इस प्रकार एचएमसी द्वारा प्रहस्तन के लिए कोयला वाहिकाओं की तुलना में लौह अयस्क के पोतों की हुक फेरों की संख्या भी कम है। इसके अलावा, लौह अयस्क जहाज बहुत पुराने हैं जहाजों और पोतीय क्रेन की निष्पादकता कोयले के पोतों की तुलना में कम है।

उर्वरक (यूरिया, डीएपी, एसओपी आदि) जैसे सामानों में आच्छादित किए हुए भंडारण क्षेत्र की आवश्यकता होती है और विशेष रूप से जहाजों के एक ही समय आने पर स्थान की कमी अनुभव होता है और उपरोक्त सामान को पत्तन परिसर में गोदामों में पहुंचाया जाता है। इसलिए, इन वस्तुओं के कम हुक फेरे होते हैं खाद्य अनाज जिसके लिए आच्छादित भंडारण क्षेत्र की मांग होती है के मामले में भी हुक चक्करों की संख्या कम होती है।

एमओपी, सल्फर और रॉक फॉस्फेट जैसी वस्तुओं में कम हुक फेरे हैं क्योंकि बल्क की प्रकृति और स्टैक यार्ड की दूरी के कारण बल्क निकासी धीमी है। पत्तन ने कहा है कि प्रस्तावित हुक फेरे पत्तन के एजेंटों / केआईओसीएल और स्टीवेडोर के साथ विस्तृत चर्चा के बाद उल्लेखित हैं।

बर्थिंग पॉलिसी के खंड 7.1 में पत्तन को पत्तन पर वर्तमान बुनियादी ढांचे के आधार पर निष्पादन मानदंडों की गणना के लिए फेरे / घंटे सहित बर्थिंग पॉलिसी में निर्दिष्ट दृष्टिकोण को बदलने के लिए अनुमति प्रदान की गई है।

उपर्युक्त ऐसी स्थिति में, प्रास्मिक स्तर से प्रति घंटे चक्रों में एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित विचलन इस समय पर भरोसा करता है और विश्वस्नीय माना जाता है। हालांकि, एनएमपीटी को बर्थिंग पॉलिसी के खंड 7.1 के तहत आवश्यक बुनियादी ढांचे (आकार, क्रेन प्रकार आदि) के उन्नयन के लिए आवश्यकता का आकलन करने के लिए विश्लेषण करने की सलाह दी जाती है।

(इ). **कार्यकारी घंटे:**

काम के घंटों की संख्या के संबंध में, पॉलिसी में निष्क्रिय समय के प्रति प्रति शिफ्ट 0.5 घंटे पर विचार करना की अपेक्षा की गई है, 22.5 घंटे प्रति दिन काम करने की इसी के साथ साथ नीति में यह भी कहा गया है कि शुरुआत में, पत्तन नियमों की गणना के लिए प्रति पाली एक बार निष्क्रिय समय का उपयोग कर सकते हैं। एनएमपीटी ने एक दिन में 22.5 कार्य घंटों को माना है, जो आदर्श के अनुसार है, विश्लेषण में माना जाता है।

(च) पत्तन द्वारा बर्थिंग नीति के अनुसार तीन पोत श्रेणियों अर्थात् हैंडीमैक्स, पैनामाक्स और सुपरमैक्स के निष्पादन स्तर पर परिकलित किया गया है हालांकि, ड्राई बल्क कार्गो अधिकतर सुपरमैक्स पोत द्वारा प्रहस्तित किया जाता है, एनएमपीटी अंतिम संशोधित प्रस्ताव में प्रस्तावित निष्पादन मानक है जो सुपरमार्केट पोत के लिए परिकलित किए गए हैं। इसके अलावा, एनएमपीटी ने सुपरमैक्स पोत के लिए निष्पादन मानदंड पूर्ण भार के लिए और एनएमपीटी द्वारा बर्थिंग पॉलिसी की ए 1.4 में निर्धारित आंशिक भार 60:40 के अनुपात में औसत किया गया है। बर्थिंग नीति में निर्धारित दृष्टिकोण अपनाने के बाद एनएमपीटी द्वारा निष्पादन मानदंड अगले 100 टी प्रति दिन प्रतिदिन तक शून्यांतक किया गया है।

(छ) उपर्युक्तानुसार विभिन्न वस्तुओं के लिए एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित निष्पादन मानदंडों में विभिन्न मापदंडों की गणना कैसे की गयी है, यह गणना में दिखाया गया है जोकि अनुलग्नक- I (क), (ख) और (ग) के रूप में संलग्न है।

(vi) (क). उपरोक्त विश्लेषण के आधार पर, बर्थिंग पॉलिसी में निर्धारित पद्धति और एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित पद्धति के अनुसार एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित बर्थ डे निष्पादन इस प्रकार परिकलित होता है।:

(टन /दिन)

क्रम सं.	वस्तु	एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित		
		104 टन एचएमसी (दो नग)	64 टन एचएमसी (दो नग)	पोतीय क्रेन (चार नग)
क	कोयला			
1	कोयला	21800	13800	9700
2	पेट्रो कोक	16400	9800	9300
3	मेट कोक	11300	7700	7700
ख	उर्वरक			
4	यूरिया	11600	7400	6600
5	डीएपी / एसओपी	11600	7400	6600
6	एमओपी	12900	9000	8400
7	गंधक	12000	8600	7200
8	रॉक फॉस्फेट और अन्य एफआरएम	12600	9200	8200

9	अन्य तैयार उर्वरक	11600	7400	6600
10	जिप्सम और अन्य अयस्क और खनिज	15400	9600	9200
11	चूना पत्थर / डोलोमाइट	15000	10100	9000
12	लौह अयस्क जुर्माना	21600	17300	14000
13	खाद्य अनाज	10400	5900	4600
14	बेंटोनाइट (कोई मानक नहीं)	12900	8800	7300

विभिन्न मापदंडों के संबंध में पत्तन द्वारा प्रस्तुत तर्क के आधार पर, यह प्राधिकरण निष्पादन मानकों को निर्धारित करने के लिए इच्छुक है, जैसा कि ऊपर तालिका में पत्तन द्वारा प्रस्ताव किया गया है।

- (ख) उपरोक्त तालिका में एनएमपीटी द्वारा 104 टी एचएमसी, 64 टी एचएमसी और जहाज क्रेन के संबंध में परिकल्पित निष्पादन बर्थिंग पॉलिसी में निर्धारित उत्पादकता से कम देखा गया है। क्लॉज 4.1.3 (ग) में नीति में बंदरगाहों को निर्देश दिया गया है ताकि पोतीय क्रेन की अक्षमता के कारण बर्थ का निष्पादन कार्य कम नहीं हो। हालांकि, साथ साथ नीति के खंड 7.2 में निष्पादन मानकों के रोलिंग के संबंध में लक्ष्य के स्तर तक पहुंचने के लिए प्रथम वर्ष के दौरान चरणबद्ध तरीके से निष्पादन मानदंडों को बाहर करने के लिए प्रोत्साहित किया जाता है। बंदरगाहों को पहले साल में प्रत्येक तिमाही के निष्पादन मानकों की समीक्षा करनी होती है, जब तक कि लक्ष्य मानदंडों को हासिल नहीं कर लिया जाता है। उपर्युक्त दो खंडों के समसामयिक उल्लेख नीति के कार्यान्वयन के पहले वर्ष को छोड़कर, में एक ऐसी स्थिति की ओर ले जाती है जिससे निष्पादन मानदंड कम हो जाते हैं जिसे प्रोत्साहित नहीं किया जाता है। ऐसा होने पर, पत्तन द्वारा प्रस्तावित निष्पादन मानदंडों को केवल प्रथम वर्ष के लिए अनुमोदित किया जाता है।

इस प्रकार, एनएमपीटी द्वारा उपर्युक्त प्रति दिन बर्थ का दिवसीय निष्पादन, जुर्माना/प्रोत्साहन के निर्धारण प्रथम वर्ष के लिए लागू होगा।

- (vii) बर्थिंग पॉलिसी की धारा 8.4 अर्थदंड / प्रोत्साहन की गणना के उद्देश्य के लिए प्रत्येक जहाज द्वारा हासिल किए गए वास्तविक निष्पादन की गणना के लिए, कुछ वस्तुओं का बहिष्कार निर्धारित करती है। इस खंड में कहा गया है कि बर्थिंग पॉलिसी में निर्धारित कारणों के अलावा अन्य कारणों से कोई भी रुकावट पत्तन के बोर्ड के अनुमोदन के बिना निष्पादन मानदंडों की गणना के लिए बाहर नहीं रखा जाएगा।

बर्थिंग पॉलिसी में निर्धारित एक बहिष्कार लेकिन पत्तन द्वारा प्रस्तावित नहीं है; वह है, पत्तन के मजदूरों द्वारा कार्गो का स्थानांतरण में पारादीप पत्तन ट्रस्ट के लिए एमसीएचपी में विदेशी सामग्री है। यह देखा जाता है कि बर्थिंग पॉलिसी में निर्धारित बहिष्कार का मामला पारादीप पत्तन न्यास से संबंधित है। इसके अलावा, एनएमपीटी के न्यासियों के बोर्ड की मंजूरी के अनुसार, मामले में शामिल नहीं किया गया है। इसलिए, इस संबंध में एनएमपीटी का प्रस्ताव स्वीकार कर लिया गया है।

यह देखा गया है कि बर्थिंग नीति में निर्धारित बहिष्कार की स्थिति से संबंधित पत्तन के कारण बर्थों के बीच जहाजों के स्थानांतरण को आंशिक रूप से पत्तन द्वारा शामिल किया गया है। मुद्दा यह है कि पत्तन ऐसे मामलों की आवृत्ति एक ऐतिहासिक डेटा रिकॉर्ड बनाए रखने के लिए की आवश्यकता है, पत्तन द्वारा बिना किसी विशेष कारणों के कारण, पत्तन द्वारा शामिल नहीं किये बिना है। पत्तन द्वारा आंशिक रूप से शामिल करने की बजाय बर्थिंग पॉलिसी में निर्धारित प्रस्तावित नोट को शामिल किया गया है।

एनएमपीटी ने उपरोक्त निष्पादन मानदंडों के संबंध में प्रोत्साहन और दंड का प्रस्ताव दिया है जैसा कि अगले पैराग्राफ में चर्चा की गई है।

- (viii). (क). बर्थिंग पॉलिसी के खंड 8.2 में यह कहा गया है कि अगर कोई वस्तु उस वस्तु के लिए ठहराव निर्धारित समय के 5% (अधिक या कम) के भीतर है, तो कोई जुर्माना / प्रोत्साहन नहीं लिया जाएगा / भुगतान किया जाएगा। ऐसे मामलों में जहां वास्तविक बर्थ में रहने का निर्धारित समय से 5% अधिक है, बर्थिंग नीति बर्थ पर खर्च किए गए अतिरिक्त घंटे की संख्या के लिए बर्थ किराए के 3 गुणा जुर्माना निर्धारित करती है।
- जहां वास्तविक बर्थ रहने का निर्धारित समय से 5% कम है निर्धारित ब्योरे के मामलों में बर्थ किराया का 1 गुणा निर्धारित है। नीति में आगे उल्लेख है कि मानदंडों का पालन सुनिश्चित करने के लिए बंदरगाहों को प्रति मीट्रिक टन की कुल लागत का कम से कम 5% का जुर्माना रखना चाहिए।
- (ख). अगर एनएमपीटी ने पोत के वास्तविक ठहराव में बदलाव 5% (उच्च या निम्न) के भीतर होने की स्थिति में प्रस्तावित निष्पादन मानकों को ध्यान में रखते हुए शून्य जुर्माना / प्रोत्साहन का प्रस्ताव दिया है। दूसरे शब्दों में, यदि एक जहाज उस वस्तु के लिए निर्धारित समय के 5% (उच्च या निम्न) के भीतर रहता है, तो कोई जुर्माना / प्रोत्साहन देने / भुगतान करने का प्रस्ताव नहीं है अगर वास्तविक बर्थ रहने का निर्धारित समय से 5% अधिक है, तो बर्थ पर खर्च किए गए अतिरिक्त घंटे की संख्या 3 गुणा बर्थ किराए की दर पर दंडित की जाएगी। उपरोक्त प्रावधान बर्थिंग नीति में किए गए निर्धारण के अनुसार है और इसलिए स्वीकार किए जाते हैं।
- (ग). प्रोत्साहन के बारे में, यदि पोत का वास्तविक प्रवास स्वीकार्य बर्थिंग समय की तुलना में 5% से कम है तो बर्थिंग पॉलिसी एक गुणा बर्थ किराया में प्रोत्साहित करती है। प्रारंभिक प्रस्ताव में पत्तन ने बर्थिंग पॉलिसी के अनुरूप प्रोत्साहन की पेशकश की थी। संशोधित प्रस्ताव में, पत्तन प्रोत्साहन को अद्यतित किया गया है और जहां बर्थ पर वास्तविक समय निर्धारित समय से 5% से अधिक कम है तो इसे प्रस्तावित बचत किए गए घंटों की संख्या के लिए 10% बर्थ किराया प्रभारों पर प्रस्तावित किया गया है। एनएमपीटी ने स्पष्ट किया है कि 20 मार्च 2017 को आयोजित संयुक्त सुनवाई के अनुसार और पत्तन उपयोगकर्ताओं द्वारा दी गई प्रतिक्रिया के अनुसार, स्टीवडोर्स और केआईओसीएल, निष्पादन मानदंडों को संशोधित किया गया है, अर्थात् मूल प्रस्ताव में प्रस्तावित निष्पादन मानदंडों में कमी की गई है। पत्तन ने कहा है कि चूंकि वित्तीय निहितार्थ अभी तक ज्ञात नहीं है, अतः निष्पादन मानदंडों की उपलब्धि पर दिए गए प्रोत्साहन देने पर विचार करने का प्रस्ताव है, जो एक वर्ष के बाद निष्पादन मानदंडों की समीक्षा के परिणामस्वरूप संशोधित किये जा सकेंगे।
- पत्तन द्वारा प्रस्तुत तर्क के आधार पर, यह प्राधिकरण, इस प्राधिकरण द्वारा दिए गए आदेशों के कार्यान्वयन की तारीख से एक वर्ष की शुरुआती अवधि के कारण प्रस्तावित प्रोत्साहन योजना के साथ-साथ जुर्माना योजना को मंजूरी देने का इच्छुक है। वैधता अवधि को तोड़ने से संबंध के पैराग्राफ में उल्लेखित है।
- (ix). (क). बर्थिंग पॉलिसी के खंड 6 में एंकरेज शुल्क लगाने के लिए दिशानिर्देश निर्धारित किए गए हैं। बर्थिंग पॉलिसी के खंड 6.2 को लंगरगाह में जहाजों की प्रतीक्षा के आधार पर पत्तन शुल्क के लिए एकाधिक स्लैब दरें बनाने की आवश्यकता है। दिशानिर्देशों के अनुसार प्रमुख पत्तनों को पोतों के (48 घंटों से अधिक नहीं) लिए निशुल्क प्रतीक्षा अवधि प्रदान करने की आवश्यकता होती है, जिसके दौरान कोई लंगर शुल्क नहीं लगाया जाएगा और उसके बाद, बर्थ किराया प्रभार का 48-96 घंटे की अवधि के लिए 10% से 25% पोत पर लगाया जाएगा और 96-144 घंटे की प्रतीक्षा अवधि के लिए उच्च एंकरेज शुल्क लगाएगा। दिशानिर्देशों का अनुपालन किया गया है कि किसी भी समय बर्थ किराया का 50% से अधिक एंकरेज प्रभार नहीं होना चाहिए।

इस संबंध में एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित एंकरेज प्रभार निम्नानुसार हैं:

सीनियर क्रैंक एंकरेज प्रभार

1.	48 घंटे तक	निशुल्क
2.	48 घंटों से अधिक और 96 घंटे तक	लागू बर्थ किराया प्रभार का 10%
3.	96 घंटे और 144 घंटे तक	30% लागू बर्थ किराया प्रभार
4.	144 घंटे से ऊपर	लागू बर्थ किराया प्रभार का 50%

स्लैब 48-96 घंटों के स्लैब के लिए एंकरेज प्रभार चार्ज के 10% से 25% के मुकाबले, एनएमपीटी ने बर्थ किराया शुल्क के 10% पर एंकरेज प्रभार प्रस्तावित किया है। पत्तन को 96 घंटे से 144 घंटे तक लंगर के इंतजार में पोत के

लिए बर्थिंग पॉलिसी में उच्च एंकरेज चार्ज बर्थ किराया प्रभार के अधिकतम 50% प्रभारित करने की अनुमति दी गई है, एनएमपीटी ने 96 घंटे से 144 घंटे स्लैब के लिए 30% और 144 घंटे के प्रवास के लिए 50% से अधिक बर्थ किराया प्रभार पर एंकरेज प्रभार प्रस्तावित किया है। पत्तन द्वारा प्रस्तावित लंगर लगाने की लेवी का प्रतिशत बर्थिंग पॉलिसी के खंड 6.2 में निर्धारित लंगर शुल्क के लिए दिशा-निर्देशों के अनुरूप है और पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित अनुमोदित किया जाता है।

एनएमपीएस ने एनएमपीटी पर लंगर को निर्धारित न करने के लिए अनुरोध किया है कि क्योंकि पत्तन अन्य बंदरगाहों की भांति पत्तन पर सेवाएं प्रदान नहीं कर रहा है, इसके अलावा पोत लंगर में केवल उपयुक्त बर्थ के लिए इंतजार करता रहा है। एनएमपीएस का अनुरोध बर्थिंग नीति के अनुरूप नहीं है जिसका उद्देश्य बर्थिंग पूर्व पड़ाव समय को कम करना है।

- (ख). पत्तन ने एक नोट निर्धारित किया है कि पत्तन, जिसके कारण जहाजों को असाधारण परिस्थितियों में/कारणों से एंकरेज प्रभारों के भुगतान करने से छूट प्रदान कर सकता है/सकती है, लेकिन इसमें पत्तन प्रदान की जाने वाली सेवाएं (जैसे क्रेन या उपकरण विफलता, पायलट की अनुपलब्धता, समर्पित बर्थ आदि की अनुपलब्धता आदि) तक सीमित नहीं है। जिनके कारण पोतों को प्रतीक्षा करनी पड़ती है। लंगर के शुल्क में किसी भी छूट के लिए पत्तन ट्रस्ट के अध्यक्ष या समकक्ष प्राधिकारी के अनुमोदन की आवश्यकता होगी। प्रस्तावित नोट बर्थिंग पॉलिसी के अनुरूप है और इसलिए पत्तन द्वारा यथाप्रस्तावित अनुमोदन किया जाता है।

- (x). (क). कानारा चैंबर ऑफ कॉमर्स एंड इंडस्ट्री (केसीसीआईआई) और एमएसए ने उल्लेख किया है कि 104 एमटी क्षमता वाली निजी एमएचसी 7 साल से अधिक पुरानी हैं और वे खराब होने की संभावना रहती है और इसके परिणामस्वरूप नियमित रूप से खराब रहने के कारण निष्पादन कम हो जाता है। पत्तन की 64 लाख टन क्षमता वाली एमएचसी के संबंध में, केसीसीआई और एमएसए ने बताया है कि एचएमसी 3 वर्ष पुरानी है और उनका निष्पादन उनके रखरखाव पर निर्भर करता है।

इस संबंध में, पत्तन ने पुष्टि की है कि दो 104 मीट्रिक टन क्षमता वाली एचएमसी के निजी क्रेन ऑपरेटर को पत्तन द्वारा नियमित रूप से निवारक रखरखाव को जारी रखने के लिए निर्देश दिया गया है, जब भी उन्हें बल्क हैंडलिंग ऑपरेशन के लिए अनुरोध नहीं किया गया है, ताकि प्रचालन के दौरान रुकावट को कम किया जा सके। निविदा के नियमों और शर्तों के मुताबिक, यदि क्रेन निर्धारित घंटे के बाद विफल रहता है, तो जुर्माना लागू होगा।

पत्तन के स्वामित्व वाली एचएमसी के संबंध में, पत्तन ने पुष्टि की है कि आउटसोर्सिंग के माध्यम से रखरखाव नियमित रूप से किया जाता है। इस प्रकार, पत्तन ने केसीसीआई और एमएसए की चिंता का निराकरण किया है। यह सुनिश्चित करने के लिए कि लाइसेंसधारक द्वारा तैनात उपकरणों को अच्छी तरह से बनाए रखा गया है, यह संबंधित पत्तन ट्रस्ट का एकमात्र उत्तरदायित्व है जो कि लाइसेंसधारी पत्तन है ताकि निर्धारित निष्पादन मानदंड प्राप्त किये जा सकें।

- (ख). केआईओसीएल ने कहा है कि तटीय आंदोलन के लिए बाजार में उपलब्ध अधिकांश भारतीय ध्वज वाले पोतों की उम्र 15 वर्ष से अधिक है। ये वृद्ध पोत और उनके गियर, नए निष्पादन मानदंडों को पूरा करने में सक्षम नहीं हो सकते हैं। केआईओसीएल ने अनुरोध किया है कि वे पोतों के गियर की उम्र के कारक पर विचार करें और निष्पादन मानदंडों को तदनुसार संशोधित करें। इस संबंध में, जैसा कि एनएमपीटी ने कहा है कि निष्पादन मानकों को मापने के लिए बर्थिंग नीति में निर्धारित पोत के आयु के लिए कोई मानदंड/कारक नहीं है। हालांकि, एनएमपीटी ने प्रस्तावित उच्च स्तरीय उत्पादकता /निष्पादन को प्राप्त करने के लिए एनआईपीटी में एचआईसी की सेवाएं मुहैया कराने के लिए केआईओसीएल को अनुमति देने पर सहमति दी है।

- (ग). एनएमपीएस ने कहा है कि स्टीवेडोर / स्टीमर एजेंटों के लिए मानदंड स्थानीय पत्तन की स्थितियों के आधार पर पत्तन से पत्तन अलग-अलग हैं। संकेतक मानदंड तय करने का सामान्य तरीका प्रत्येक कार्गो/जहाजों में पिछले तीन सालों का वास्तविक निष्पादन करना है। बर्थिंग पॉलिसी में ड्राई बल्क कार्गो के लोडिंग/अनलोडिंग प्रचालनों के मानक उत्पादकता की गणना के लिए दृष्टिकोण प्रदान किया है जो सभी प्रमुख बंदरगाहों के लिए सामान्य रूप से लागू होता है। निष्पादन मानकों के संबंध में एनएमपीएस द्वारा पिछले तीन वर्षों के वास्तविक निष्पादन की औसत पर विचार करने का मुद्दा बर्थिंग पॉलिसी के अनुरूप नहीं है। जैसा कि पहले ही बताया गया है, एनएमपीटी ने अपने संशोधित प्रस्ताव में, केआईओसीएल और एनएमपीएस के परामर्श से विभिन्न वस्तुओं के निष्पादन मानकों को आशोधित किया है।

(ब). केसीसीआई और एमएसएए का कथन है कि पॉलिसी उन एजेंसियों के बारे में निर्दिष्ट नहीं करती है कि कौन प्रोत्साहन और अर्थदंड एकत्र करेगा और किसके द्वारा किया जाएगा। उनका तर्क है कि कार्गो प्रचालन स्टीवडोर्स द्वारा प्रहस्तित किया जा रहा है और क्या निर्धारित मानदंड प्राप्त किए जाएंगे या नहीं, यह बिंदु पोतों के प्रहस्तन हेतु संसाधनों पर निर्भर करेगा जो संसाधनों को नियुक्त करते हैं। इसलिए, केसीसीआई और एमएसएए ने तर्क दिया है कि सभी निष्पक्ष तौर पर देखा जाए तो देय प्रोत्साहन या देय अर्थदंड स्टीवडोर्स के आधार पर होना चाहिए।

बर्थिंग पॉलिसी के अनुसार, प्राप्त किए गए निष्पादन के आधार पर अर्थदंड / प्रोत्साहन का भुगतान किया जाता है और अर्थदंड / प्रोत्साहन बर्थ किराया प्रभार से जुड़ा हुआ है जो पोत एजेंटों द्वारा भुगतान किया जाता है। इसके अलावा, खंड 8.1 के अनुसार बर्थिंग पॉलिसी का निष्पादन संबद्ध जुमाना / प्रोत्साहन का उद्देश्य पोत / ग्राहक को दंड देना या दंड देना है। इस प्रकार हासिल किए गए कार्य निष्पादन से अर्थदंड/प्रोत्साहनों से संबद्ध भुगतान/से पोत एजेंटों को लगाये/ द्वारा अदा किए जाएंगे।

(च). अंतरिम ड्राफ्ट सर्वेक्षण के लिए एमपीएसए और एनएमपीएस द्वारा उठाए गए एक अन्य बिंदु अर्थात् प्रति पार्टी अधिकतम 30 मिनट का बहिष्कार करने के प्रस्तावित नोट के अनुसार, ड्राफ्ट सर्वेक्षण तीसरे पक्ष द्वारा किया जाता है, जिसमें 2 घंटे लगते हैं। इसलिए एनएमपीटी द्वारा 30 मिनट का विचार पर्याप्त नहीं है। तीसरे पक्ष के कारण देरी के लिए उपयोगकर्ताओं को दंडित नहीं किया जा सकता क्योंकि उपयोगकर्ता पर उनके नियंत्रण नहीं है। केसीसीआई और एमएसएए ने भी समान अनुरोध किया है। बर्थिंग पॉलिसी अंतरिम ड्राफ्ट सर्वेक्षण के लिए प्रति पार्टी 30 मिनट का अधिकतम समय का प्रावधान है और यह शामिल भी है जो बर्थिंग नीति के अनुरूप है। इसके अतिरिक्त, खंड 8.4 बिंदु न. 6 पर, यह उल्लेखित है कि पत्तन को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि बहु-पक्षीय खेप के मामले में, साझे सर्वेक्षक नियुक्त किए गए हैं ताकि अंतरिम ड्राफ्ट सर्वेक्षण में खोए गए समय को कम किया जा सके।

(xi). क्लॉज 5.1 बर्थिंग पॉलिसी के अनुसार बर्थ की क्षमता का पुनः आकलन करने के लिए सभी प्रमुख बंदरगाहों को निष्पादन मानदंडों का उपयोग करने और मापन करने की आवश्यकता होती है। पत्तन ने बर्थ नं. 14 की क्षमता का पुनः मापन किया है जो कि 69,49,541 टन (अर्थात् 6.9 मिलियन टन) प्रति वर्ष बल्क कार्गो के रूप में ड्राई बल्क कार्गो का प्रबंधन कर रहा है।

(xii). इस प्राधिकरण द्वारा सामान्य संशोधन आदेश संख्या टीएमपी / 22/2015-एनएमपीटी में एनएमटीटी के पैरा 18 (घ) (ii) पर यूपीसीएल द्वारा प्रहस्तित कैप्टिव बर्थ से संबंधित अवलोकन के संबंध में एनएमपीटी ने स्पष्ट किया है कि यूपीसीएल अन्य उपभोक्ताओं के लिए बल्क कोयला नहीं कर पा रहा है और यह भी कि लाइसेंसधारी ने रियायत समझौते के प्रासंगिक खंड के तहत अनुमति मांगने के लिए पत्तन से संपर्क नहीं किया है और इसलिए पत्तन ने बर्थ सं. 15 में अन्य उपयोगकर्ताओं के लिए टैरिफ निर्धारण के लिए कोई प्रस्ताव नहीं लिया है।

(xiii). पत्तन ने प्रस्तावित टैरिफ व्यवस्था का वित्तीय प्रभाव निर्धारित नहीं किया है। यह देखते हुए कि पत्तन का प्रस्ताव, पोत के बर्थ में अधिक्य अवधि के ठहराव और शीघ्र दोड़ने पर अर्थदंड और प्रोत्साहन से संबद्ध है और पोत के निष्पादन पर आधारित है, प्रस्तावित टैरिफ व्यवस्था में पत्तन के लिए वित्तीय प्रभाव का पता लगाना संभव नहीं है।

(xiv). जैसा कि पहले कहा गया है, बर्थिंग पॉलिसी के क्लॉज 7.2 ने बंदरगाहों पर उपलब्ध बुनियादी ढांचे को दिए जाने वाले प्रत्येक वस्तु के लक्ष्य स्तर तक पहुंचने के लिए पहले वर्ष के दौरान चरणबद्ध तरीके से बंदरगाहों को निष्पादन मानदंडों को वृद्धिकरने के लिए प्रोत्साहित किया है। एनएमपीटी को सलाह दी जाती है कि लक्षित मानदंडों तक पहुंचने तक पहले साल में त्रैमासिक आधार पर निर्धारित निष्पादन मानदंडों की समीक्षा करें। सुविधाओं में बुनियादी ढांचे के उन्नयन की स्थिति में, इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित निष्पादन मानदंडों में सुधार करने के लिए अग्रणी, पत्तन को बेहतर निष्पादन मानदंडों को प्रभावित करने के प्रस्ताव के साथ आने की सलाह दी गई है। इसके अलावा, चूंकि नीति अनुसार पहले वर्ष में प्रत्येक वस्तु के लिए प्राप्त लक्ष्य स्तर तक पहुंचने के लिए पत्तन से उम्मीद की जाती है, इसलिए इसे स्वीकृति के आदेश की तारीख से एक वर्ष की अवधि के लिए प्रस्ताव की वैधता को स्वीकृत करने के लिए उपयुक्त पाया जाता है, जैसा कि पहले कहा गया है।

(xv). अगर रिकॉर्ड के अनुसार या किसी अन्य उचित कारणों से कोई त्रुटि दिखाई दे तो एनएमपीटी, भारत सरकार के राजपत्र में आदेश की अधिसूचना के 30 दिनों के भीतर पर्याप्त औचित्य / तर्क देकर लिए इस प्राधिकरण से संपर्क कर सकता है। यदि पत्तन उपयोगकर्ता / उपयोगकर्ता एसोसिएशन के पास कोई समस्या है तो वे पत्तन से संपर्क कर सकते हैं।

12.1. परिणामतः और ऊपर दिए गए कारणों और सामूहिक आवेदन के आधार पर, इस प्राधिकरण ने मंजूरी के लिए एनओएमटीटी के प्रस्ताव का एंकरेज प्रभार/शुल्क, प्रोत्साहन और दंड के साथ-साथ राज्य सरकार द्वारा जारी बर्थिंग पॉलिसी 2016 के कार्यान्वयन के लिए निष्पादन मानदंडों के साथ अनुमोदन किया है जो इस प्रकार है:

"निष्पादन मानदंडों के आधार पर प्रोत्साहन और जुर्माना योजना

1. कार्य निष्पादन मानक:(टन/ दिन)

क्रम सं.	वस्तु	104 टन एचएमसी (दो नग)	64 टन एचएमसी (दो नग)	पोतीय केन (चार नग)
1	कोयला	21800	13800	9700
2	पेट्रो कोक	16400	9800	9300
3	मेट कोक	11300	7700	7700
4	यूरिया	11600	7400	6600
5	डीएपी / एसओपी	11600	7400	6600
6	एमओपी	12900	9000	8400
7	गंधक	12000	8600	7200
8	जिप्सम और अन्य अयस्क और खनिज	15400	9600	9200
9	चूना पत्थर / डोलोमाइट	15000	10100	9000
10	बेंटोनाइट	12900	8800	7300
11	रॉक फॉस्फेट और अन्य एफआरएम	12600	9200	8200
12	अन्य तैयार उर्वरक	11600	7400	6600
13	लौह अयस्क जुर्माना	21600	17300	14000
14	खाद्य अनाज	10400	5900	4600

2. प्रोत्साहन/अर्थदंड(जुर्माना):

समय-समय पर तय किए गए कमोडिटी-बुनियादी संरचना संयोजन के निष्पादन मानदंडों के आधार पर, जहाजों के घंटे में रहने की अवधि जहाज के आधार पर पत्तन से तय की जाएगी। प्रत्येक जहाज के लिए, वास्तविक बर्थ रहने की गणना नौकायन समय के लिए "आवक पायलटेज के अंत" के आधार पर की जाएगी। वास्तविक बर्थ रहने की तुलना शिप-वस्तु/वस्तुओं संयोजन के लिए निर्धारित बर्थ रहने के साथ की जाएगी। निर्दिष्ट समय के मुकाबले जहाज के निचले या उच्चतर रहने के मामले में प्रोत्साहन या दंड के बाद लगाया जाएगा।

क्रम सं.	विवरण	प्रोत्साहन	अर्थदंड
(i)	शिप निर्धारित समय के 5% (उच्च या निम्न) के भीतर रहता है	-- शून्य --	-- शून्य --
(ii)	शिप निर्धारित समय से अधिक 5% अधिक रहता है	--लागू नहीं--	अतिरिक्त घंटे एक्स 3 गुणा बर्थ किराया प्रभार प्रति घंटे या उसके अंश।

(iii)	शिप निर्धारित समय से 5% से अधिक कम रहता है	अतिरिक्त घंटे की संख्या गुणा 10% गुणा बर्थ किराया प्रभार प्रति घंटा या इसका कोई भाग।	--लागू नहीं--
-------	--	--	---------------

नोट:

(ii). जुर्माना / प्रोत्साहन की गणना के उद्देश्य के लिए प्रत्येक पोत द्वारा हासिल किए गए वास्तविक निष्पादन की गणना में पोर्ट-संबंधित या मौसम-संबंधित मुद्दों के कारण परिचालन के किसी भी रोक को छूट दी जाएगी। इस तरह के बहिष्करण निम्न तक सीमित होंगे:

- (क). बर्थ पर पत्तन उपकरणों के ब्रेक-डाउन/गैर-उपलब्धता।
- (ख) मौसम संबंधित ठहराव
- (ग) पत्तन के कारण बर्थ के बीच जहाजों का स्थानांतरण ऐसे मामलों की आवृत्ति की एक ऐतिहासिक डेटा का रिकॉर्ड बनाए रखना पत्तन के लिए अपेक्षित है।
- (घ) पत्तन पर पायलट / टग की अनुपलब्धता, ज्वार की स्थिति के कारण नौकायन पोत/जहाज की तैयारी में कोई देरी
- (ङ) दिशा-निर्देश के अनुसार जहाजों के लिए निर्धारित मानदंडों के अनुसार अंतरिम ड्राफ्ट सर्वेक्षण के लिए प्रति पार्टी अधिकतम 30 मिनट की अनुमति दी जानी चाहिए। ड्राफ्ट सर्वेक्षण में कोई भी अतिरिक्त समय के बर्थ पड़ाव पर विचार किया जाएगा बंदरगाहों को यह सुनिश्चित करने के लिए सभी प्रयास करना चाहिए कि बहु-पक्षीय खेप के मामले में, साझा सर्वेक्षक नियुक्त किए गए हैं ताकि अंतरिम ड्राफ्ट सर्वे में व्यर्थ होने वाले समय को कम किया जा सके।

निष्पादन के मानदंडों की गणना के लिए रुकावटों के अन्य कारणों को बाहर रखा जाए है, जब तक कि बोर्ड द्वारा विशेष रूप से अनुमोदित न हो।

3. ड्राई बल्क बल्क पोत के लिए एंकरेज प्रभार:

क्रम सं.	अवधि	एंकरेज प्रभार
1	48 घंटे तक	मुक्त
2	48 घंटे और 96 घंटे तक	लागू बर्थ किराया शुल्क का 10%
3	96 घंटे और 144 घंटे तक	लागू बर्थ किराया शुल्क का 30%
4	144 घंटे से ऊपर	लागू बर्थ किराया प्रभार का 50%

नोट: पत्तन, पोतों को असाधारण परिस्थितियों में प्रतीक्षा करने के कारण जहाजों को एंकरेज शुल्क देने से छूट प्रदान कर सकता है, जिसमें पत्तन द्वारा प्रदान की गई सेवाएं चूक तक ही सीमित नहीं (जैसे क्रेन या उपकरण की विफलता, पायलट की अनुपलब्धता, समर्पित बर्थ आदि की अनुपलब्धता) हैं। एंकरेज प्रभार में किसी भी छूट के लिए पत्तन न्यास के अध्यक्ष, या समकक्ष प्राधिकारी अनुमोदन की आवश्यकता होगी।

4. उपरोक्त विनिर्दिष्ट के अनुसार निष्पादन और अर्थदंड/प्रोत्साहन मानक भारत के राजपत्र में आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों की समाप्ति के बाद प्रभावी होंगे और एक वर्ष के लिए वैध रहेगा।

12.2 उपरोक्त प्रावधान भारत के राजपत्र में दिए गए आदेश के अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों की समाप्ति के बाद प्रभावी होंगे और एक वर्ष के लिए वैध रहेंगे।

टी.एस.बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन-III /4/असाधारण/238/17]

एनएमपीटी द्वारा, ड्राई बल्क कार्गो के लिए 104 टन एमएचसी (दो नग) हेतु यथा प्रस्तावित और प्राधिकरण द्वारा विचारित निष्पादन मानकों का परिकलन

[illegible]

क्रेन का प्रकार: पत्तनीय एमएचसी क्षमता : 104 मी.टन

: उत्तरायी

पोत का प्रकार :	पैनामैक	सुपरमैक्स	हैंडीमैक्स
-----------------	---------	-----------	------------

पार्सल का आकार 70000 60000 50000

पूर्ण भार का % 0.7 0.6 0.55

आंशिक भार का % 0.3 0.4 0.45

सुपरमैक्स के लिए निष्पादन मानकों के परिकलन का उदाहरण :

60000 (पार्सल आकार)

$$\{[0.60 \text{ (अर्थात् कुल भार का प्रतिशत \%) } \times 60000] / 13052.81 \text{ (अर्थात् कुल भार/ दिन) } + [0.40 \text{ अर्थात् आंशिक भार का \% } \times 60000] / 8701.88 \text{ (अर्थात् आंशिक भार की मात्रा/ दिन)}\} = 21,755$$

104 मी.ट.एमएचसी, 64 मी.ट.एमएचसी और पोतीय क्रेन से संबद्ध सभी मदों के लिए निष्पादन मानक उदाहरणार्थ में दिए गए परिकलन के अनुसार गणित हैं

शून्यांतित-
21,800

अनुलग्नक-I (ख)

64 टन एमएचसी (दो नग) के ड्राई बल्क कार्गो के लिए एनएमपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित और प्राधिकरण द्वारा विचारित निष्पादन मानकों का परिकलन

टन/ पोत/ दिन

क्रम सं.	वस्तु	घनत्व (टन/मी3)	ग्रेव सीबीएम	ग्रेव की पकड़	मात्रा/घंटा	चक्र/घंटा		मात्रा/घंटा		घंटे प्रति दिन	मात्रा प्रति दिन		प्रति क्रेन बर्ष दिवस निष्पादन			सुपरमैक्स के लिए निष्पादन मानक	
						पूर्ण भार	आंशिक भार	पूर्ण भार	आंशिक भार		पूर्ण भार	आंशिक भार	पैनामैक	सुपरमैक्स	हैंडीमैक्स	निष्पादन मानक	शून्यांत के पश्चात निष्पादन मानक
1	कोयला	0.85	16.00	0.90	12.24	30.00	20.00	367.20	244.80	22.50	8262.00	5508.00	7184.35	6885.00	6744.49	13770	13800
2	पालतू कोक	0.88	16.00	0.85	11.97	20.00	16.00	239.36	191.49	22.50	5385.60	4308.48	5009.86	4896.00	4840.99	9792	9800
3	मेट कोक	0.78	16.00	0.75	9.36	20.00	16.00	187.20	149.76	22.50	4212.00	3369.60	3918.14	3829.09	3786.07	7658	7700
4	सूरिया	0.80	16.00	0.70	8.96	20.00	16.00	179.20	143.36	22.50	4032.00	3225.60	3750.70	3665.45	3624.27	7331	7400
5	डीएपी	0.80	16.00	0.70	8.96	20.00	16.00	179.20	143.36	22.50	4032.00	3225.60	3750.70	3665.45	3624.27	7331	7400
6	एमओपी	1.10	16.00	0.80	14.08	16.00	12.00	225.28	168.96	22.50	5068.80	3801.60	4608.00	4472.47	4407.65	8945	9000

7	गंधक	1.12	16.00	0.75	13.44	16.00	12.00	215.04	161.28	22.50	4838.40	3628.80	4398.55	4269.18	4207.30	8538	8600
8	जिप्सम	1.44	16.00	0.65	14.98	16.00	12.00	239.62	179.71	22.50	5391.36	4043.52	4901.24	4757.08	4688.14	9514	9600
9	चूना पत्थर	1.52	16.00	0.65	15.81	16.00	12.00	252.93	189.70	22.50	5690.88	4268.16	5173.53	5021.36	4948.59	10043	10100
10	बेटोनाइट	0.96	16.00	0.80	12.29	20.00	12.00	245.76	147.46	22.50	5529.60	3317.76	4608.00	4365.47	4253.54	8731	8800
11	रॉक फॉस्फेट	1.28	16.00	0.70	14.34	16.00	12.00	229.38	172.03	22.50	5160.96	3870.72	4691.78	4553.79	4487.79	9108	9200
12	उर्वरक	0.80	16.00	0.70	8.96	20.00	16.00	179.20	143.36	22.50	4032.00	3225.60	3750.70	3665.45	3624.27	7331	7400
13	लौह अयस्क जुर्माना	2.00	16.00	0.60	19.20	20.00	20.00	384.00	384.00	22.50	8640.00	8640.00	8640.00	8640.00	8640.00	17280	17300
14	खाद्य अनाज	0.60	16.00	0.75	7.20	20.00	16.00	144.00	115.20	22.50	3240.00	2592.00	3013.95	2945.45	2912.36	5891	5900

क्रेन का किस्म: पत्तनीय एमएचसी क्षमता : 64 मी.टन

प्रचालन की किस्म : उतरायी

पोत की किस्म :

पैनामैक	सुपरमैक्स	हैंडीमैक्स
---------	-----------	------------

पार्सल का आकार 70000 60000 50000

पूर्ण भार का % 0.7 0.6 0.55

आंशिक भार का % 0.3 0.4 0.45

अनुलग्नक (ग)

पोतीय क्रेन (4 नग) के ड्राई बल्क कार्गो के लिए एनएमपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित और प्राधिकरण द्वारा विचारित निष्पादन मानकों का परिकलन

टन/ पोत/ दिन

क्रम सं.	वस्तु	घनत्व (टन/मी ³)	ग्रेब सीबीएम	ग्रेब की पकड़ %	मात्रा/ लिफ्ट	चक्र/घंटा		मात्रा/घंटा		घंटे प्रति दिन	मात्रा प्रति दिन		प्रति क्रेन बर्ष दिवस निष्पादन			सुपरमैक्स के लिए निष्पादन मानक	
						पूर्ण भार	आंशिक भार	पूर्ण भार	आंशिक भार		पूर्ण भार	आंशिक भार	पैनामैक	सुपरमैक्स	हैंडीमैक्स	निष्पादन मानक	शून्यांत के पश्चात निष्पादन मानक
1	कोयला	0.85	12.00	0.65	6.63	18.00	14.00	119.34	92.82	22.50	2685.15	2088.45	2473.16	2409.75	2379.25	9639	9700
2	पालतू कोक	0.88	12.00	0.60	6.34	18.00	14.00	114.05	88.70	22.50	2566.08	1995.84	2363.49	2302.89	2273.74	9212	9300

3	सेट कोक	0.78	12.00	0.70	6.55	16.00	10.00	104.83	65.52	22.50	2358.72	1474.20	1998.92	1902.19	1857.26	7609	7700
4	सूरिया	0.80	12.00	0.70	6.72	14.00	8.00	94.08	53.76	22.50	2116.80	1209.60	1728.00	1628.31	1582.65	6513	6600
5	डीएपी	0.80	12.00	0.70	6.72	14.00	8.00	94.08	53.76	22.50	2116.80	1209.60	1728.00	1628.31	1582.65	6513	6600
6	एमओपी	1.10	12.00	0.65	8.58	14.00	8.00	120.12	68.64	22.50	2702.70	1544.40	2206.29	2079.00	2020.71	8316	8400
7	गंधक	1.12	12.00	0.65	8.74	10.00	8.00	87.36	69.89	22.50	1965.60	1572.48	1828.47	1786.91	1766.83	7148	7200
8	जिप्सम	1.44	12.00	0.65	11.23	10.00	8.00	112.32	89.86	22.50	2527.20	2021.76	2350.88	2297.45	2271.64	9190	9200
9	चूना पत्थर	1.52	12.00	0.60	10.94	10.00	8.00	109.44	87.55	22.50	2462.40	1969.92	2290.60	2238.55	2213.39	8954	9000
10	बेंटोनाइट	0.96	12.00	0.65	7.49	14.00	8.00	104.83	59.90	22.50	2358.72	1347.84	1925.49	1814.40	1763.53	7258	7300
11	रॉक फॉस्फेट	1.28	12.00	0.65	9.98	10.00	8.00	99.84	79.87	22.50	2246.40	1797.12	2089.67	2042.18	2019.24	8169	8200
12	उर्वरक	0.80	12.00	0.70	6.72	14.00	8.00	94.08	53.76	22.50	2116.80	1209.60	1728.00	1628.31	1582.65	6513	6600
13	लौह अयस्क जुर्माना	2.00	8.00	0.60	9.60	18.00	14.00	172.80	134.40	22.50	3888.00	3024.00	3581.05	3489.23	3445.06	13957	14000
14	खाद्य अनाज	0.60	12.00	0.65	4.68	14.00	8.00	65.52	37.44	22.50	1474.20	842.40	1203.43	1134.00	1102.21	4536	4600

क्रेन की किस्म :

पोलीय क्रेन

प्रचालन की किस्म :

उत्तरावी

पोत की किस्म

पैनामैक्स	सुपरमैक्स	हैंडीमैक्स
-----------	-----------	------------

पार्सल का आकार

70000

60000

50000

पूर्ण भार का %

0.7

0.6

0.55

आंशिक भार का %

0.3

0.4

0.45

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**NOTIFICATION**

Mumbai, the 30th August, 2017

No. TAMP/97/2016-NMPT.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby approves the proposal received from New Mangalore Port Trust for implementation of Berthing Policy for Dry Bulk Cargo for fixation of Anchorage charges, Performance Standards for dry bulk cargo and incentives and penalties linked to Performance Standards as in the Order appended hereto.

Tariff Authority for Major Ports**Case No. TAMP/97/2016-NMPT****New Mangalore Port Trust**

...

Applicant**QUORUM**

- (i). Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii). Shri. Rajat Sachar, Member (Economic)

ORDER(Passed on this 21st day of July 2017)

This case relates to the proposal received from New Mangalore Port Trust (NMPT) for implementation of Berthing Policy for Dry Bulk Cargo for fixation of Anchorage charges, Performance Standards for Dry Bulk cargo and incentives and penalties.

2. The Ministry of Shipping (MOS) under cover of its letter dated 16 June 2016 has forwarded the Berthing Policy for Dry Bulk Cargo for Major Ports, 2016 and has requested all the Major Port Trusts to take action.

3. In pursuance of the said Policy issued by the MOS, the NMPT vide its letter No.NMPT/DTM/Estt./BP/2016 dated 23 December, 2016 has filed the proposal for implementation of Berthing Policy for Dry Bulk Cargo for fixation of Anchorage charges, incentives and penalties.

4.1. The main points made by NMPT in its proposal dated 23 December, 2016 are summarised below:

- (i). As per the Berthing Policy, port shall calculate performance norms for berths handling dry bulk cargo as their major cargo, incentives and penalties to be paid/ levied on the basis of norms, rerating of berth capacity and anchorage charges. The Policy provides approach for calculating Performance Norms and Guidelines for levy of Anchorage charges and imposition of penalties rewarding incentives for dry bulk cargo. Based on the approach given in the above Policy the NMPT has formulated the current proposal for implementation of Berthing Policy.
- (ii). As on date, the port has 15 operational berths, the details of which are given in the table below:

SI. No.	Berth	Length in meters	Depth in meters	Cargo handled
1	Berth No. 1	125	7	Break bulk
2	Berth No. 2	198	10.5	Break bulk
3	Berth No. 3	198	10.3	Break bulk
4	Berth No. 4	198	9.5	Break bulk / Liquid ammonia / Phos: acid
5	Berth No. 5	198	9.5	Break bulk/ Cement/ Edible oil
6	Berth No. 6	198	9.5	Break bulk
7	Berth No: 7	198	9.5	Break bulk
8	Berth No. 8	300	12.5	Iron ore (Mech) (KIOCL)
9	Berth No. 9	330	10.5	POL/LPG
10	Berth No. 10	320	14	Crude/POL

11	Berth No. 11	320	14	Crude/POL
12	Berth No. 12	320	12.5	POL/ Chemicals
13	Berth No. 13	350	14	Liquid cargo
14	Berth No. 14	350	14	Multipurpose
15	Berth No. 15	350	14	Coal (UPCL)

- (iii). The port handled a total traffic of 35.58 Million tons during the year 2015-16. The details of the cargo handled from 2011-12 to 2015-16 is given in the table below:
(in million tons)

Commodity	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16
POL, Crude & Product	22.245	24.301	24.647	22.972	23.931
Iron ore	3.036	2.616	3.123	1.555	0.506
Fert. Finished	0.804	0.519	0.454	0.649	0.732
Fert. Raw Material	0.021	0.017	0.050	0.055	0.079
Coal Thermal	1.390	2.553	2.928	2.726	3.319
Coal Coking	2.632	4.358	5.420	5.452	3.050
Container	0.645	0.692	0.747	0.921	1.105
Container (In 1000 TEUs)	(45)	(48)	(50)	(63)	(76)
Others	2.168	1.980	1.996	2.236	2.860
Total	32.941	37.036	39.365	36.566	35.582

The above table indicates that the crude and POL traffic is more or less remained the same over the five year period. The iron ore traffic and fertilizer has been declining; but the coal traffic is steadily increasing. There is appreciable growth in container traffic.

- (iv). Statement showing dry bulk cargo handled during 2013-14 to 2015-16 is as follows, indicating the berths where such dry bulk cargo is handled:

(In tonnes)

Sr. No.	Cargo	2013-14	2014-15	2015-16	Handled at berth numbers
1	Finished fertiliser	4,54,286	6,49,272	7,32,476	2,3,4,6,7,8,14
2	Fertiliser Raw material	49,663	82,360	79,320	2,3,7,14
3	Food grains	FG 1,17,250	Maize 6600	Cattle feed 10,000 Wheat 27,000	2,3,4
4	Coal	54,20,386	54,51,942	30,50,198	2,3,6,7,8,14,15
5	Iron ore, Iron ore pallets, Bentonite, Bauxite, Copper, Concentrate, Zinc ore	IOF 16,57,552 GYP 2,46,320 Bent. 40,275	IOF 8,19,530 IOF (JSW) 1,55,995 IOL 82,500 GYP 3,40,872 Bent. 41,764 Bauxite 84,100	IOF 1,28,940 GYP 3,30,178 Bent. 60,000 Laterite 17,664	2,3,6,7,8,14
6	Lime stone, Dolomite, Clinker, Clay, sand and other similar dry bulk	LS 55,110 Soda ash 3,250	LS 27,500 Soda ash 2,859	Soda ash 7,629	1,2,3,8
	Total	80,44,092	77,36,016	44,43,405	

The major volume of dry bulk is handled at Berth Nos.8, 14 & 15. The captive Berth Nos.8 & 15 for KIOCL and M/s.Udupi Power Corporation Ltd. (UPCL) respectively are having mechanized handling facilities. Further, the volume of dry bulk cargo handled at Berth Nos. 2, 3, 4, 5, 6 & 7 is not significant. The Berth No.14 is presently handling dry bulk cargo as major cargo.

- (v). As per the Berthing Policy, performance norms for Dry Bulk cargo incentive and penalties and Anchorage charges are worked out as under:

(a). **Performance Norms for berths handling dry bulk as their major cargo:**

The performance norms for unloading of dry bulk cargo have been worked out as per the approach given in the above Policy. The Performance Norms worked out is furnished.

As regards loading of dry bulk cargo, berthing policy provides method for calculation for mechanized loading. NMPT is presently having mechanized loading facility only at captive berth of KIOCL at Berth No.8. Therefore, the performance norms for loading of dry bulk cargo is not worked out.

In order to monitor the performance of the Dry bulk vessels, formats have been devised for seeking information from the vessel Agents and Stevedores.

A note is proposed stating that the performance norms are worked out on the basis of size of the grab and density of the cargo which may change with the changes in the parameter.

(b). **Re-rating of Berth capacity:**

It is proposed to rerate capacity of berth No.14 which is handling dry bulk cargo as major cargo. As per the last 3 years statistics, the average berth occupancy of B.No.14 (new berth no.8) was 75% and the cargo handled was coal (87%), Fertilizer (5%), IOF (4%) and Gypsum (4%). The existing capacity of Berth No.14 is 6.6 MMT per annum. The capacity of the Berth has been re-rated as per the Berthing Policy which works out to 6.9 MMT per annum is as follows:

Sr. No.	Particulars	Private HMC (104 MT)				Ship crane			
	Cargo Type	Coal	Fertilizer	IOF	Gypsum	Coal	Fertilizer	IOF	Gypsum
(i).	Norms (supermax vessel)	13800	13000	26400	14600	3900	3700	9500	6600
(ii).	No. of Cranes	2				4			
(iii).	Base norm	27600	26000	52800	29200	15600	14800	38000	26400
(iv).	Avg. Occupancy of berth	75%				75%			
(v).	Days	274				274			
(vi).	Target Usage	70%				30%			
(vii).	Target Volume	85%	5%	5%	5%	85%	5%	5%	5%
(viii).	Capacity of Crane for each cargo	4499628	249340	506352	280028	1088978	60773	156038	108405
(ix).	Total Capacity of Berth	6949541							

(c). **Anchorage charges:**

As per the guidelines, it is proposed to prescribe following free waiting period and levy anchorage charges:

- (i). Free waiting period of 48 hours for vessels during which no anchorage charges will be levied.
- (ii). To levy 10% of Berth hire charges on vessel for a period of above 48 hours and up to 96 hours post expiry of the free period.
- (iii). To levy 30% of Berth hire charges on vessel for a period of above 96 hours and up to 144 hours post expiry of the free period.

Note: As per the Guidelines the Ports are to charge high anchorage charge comparable to the daily charter rates of the vessel for post a waiting period of 96-144 hrs. However, it will not be possible to prescribe anchorage charges on the above basis as daily charter rates of the vessel is not available with the Port and the same may not be disclosed by the vessel owner/ charter party and therefore, a flat rate of 30 % of berth hire charges is proposed.

- (iv). To levy 50% of Berth hire charges on vessel for a period of above 144 hours post expiry of the free period.
- (v). Anchorage charges for coastal vessels will be levied on the applicable berth hire charges prescribed for coastal vessel.

Note: Port can exempt vessels from paying anchorage charges in exceptional circumstances including but not limited to lapses in Port provided services (e.g. crane or equipment failure, unavailability of pilot etc.) causing waiting of vessels. Chairman of the Port Trust or an equivalent authority may approve of any waivers in anchorage charges. The above exemptions include non-availability of dedicated Berth.

It is suggested that, anchorage charges may be exempted if the required berth to the vessel is not available particularly on account of non-availability of Berth No.14 where deep draft dry bulk cargo vessels are handled and the berth is the only deep draft berth available in NMPT having facilities to handle Panamax gearless vessels or the vessels having cranes declared as gearless vessels as per the charter party agreement.

(d). **Incentive and Penalties:-**

Incentives and penalties are proposed as per guidelines.

- (vi). The proposed productivity norms for dry bulk cargo, incentive / disincentive linked on performance norm for dry bulk cargo and anchorage charges proposed by NMPT are given as under:

(a). **Productivity Norms for dry bulk cargo:**

Sr. No.	Commodity	Density (MT/m ³)	Grab CBM	Berth day output (MT per day)								
				104 T HMC (Two nos.)			64 T HMC (Two nos.)			Ship Crane (Four nos.)		
				Panamax	Supermax	Handymax	Panamax	Supermax	Handymax	Panamax	Supermax	Handymax
1.	Thermal Coal	0.85	32	28737	27540	26978	14369	13770	13489	16165	15491	15175
2.	Coking coal	0.85	32	28737	27540	26978	14369	13770	13489	16165	15491	15175
3.	Pet coke	0.88	32	29752	28512	27930	14876	14256	13965	16735	16038	15711
4.	Met coke	0.81	32	27385	26244	25708	13693	13122	12854	15404	14762	14461
5.	Urea	0.80	32	27047	25920	25391	13523	12960	12696	15214	14580	14282
6.	DAP	0.80	32	27047	25920	25391	13523	12960	12696	15214	14580	14282
7.	MOP	1.10	20	23243	22275	21820	18595	17820	17456	20919	20048	19638
8.	Sulphur	1.12	20	23666	22680	22217	18933	18144	17774	21299	20412	19995
9.	Gypsum	1.44	20	30428	29160	28565	24342	23328	22852	27385	26244	25708
10.	Limestone	1.52	20	32118	30780	30152	25695	24624	24121	28906	27702	27137
11.	Bentonite	0.96	32	32456	31104	30469	16228	15552	15235	18257	17496	17139
12.	Rock Phosphate	1.28	20	27047	25920	25391	21638	20736	20313	24342	23328	22852

13.	Fertiliser	0.80	32	27047	25920	25391	13523	12960	12696	15214	14580	14282
14.	Iron Ore	2.60	20	54939	52650	51576	43951	42120	41260	39556	37908	37134
15.	Food Grain	0.60	32	20285	19440	19043	10143	9720	9522	11410	10935	10712

(b). **Incentives and Penalties on berth hire charges based on performance norm for dry bulk cargo vessels:**

Following incentive or penalties will be levied in case of lower or higher stay of ship as compared to stipulated time.

Sr. No.	Description	Incentive	Penalties
1	Ship stays within 5% (higher or lower) of stipulated time	NIL	NIL
2	Ship stay more than 5% higher than the stipulated time	NA	No. of additional hours * 3 * berth hire charges per hour or part thereof.
3	Ship stay more than 5% lower than the stipulated time	No. of additional hours saved * 1 * berth hire charges per hour or part thereof.	NA

(c). **Anchorage charges for dry bulk cargo vessels:**

Sr. No.	Period	Anchorage charges
1	Upto 48 Hours	Free
2	Above 48 hours and upto 96 hours	10% of applicable berth hire charges
3	Above 96 hour and upto 144 hours	30% of applicable berth hire charges
4	Above 144 hours	50% of applicable berth hire charges

Note: Port can exempt vessels from paying anchorage charges in exceptional circumstances including but not limited to lapses in port provided services (e.g. crane or equipment failure, unavailability of pilot, unavailability of dedicated berth etc.) causing waiting of vessels. Chairman of the Port Trust or an equivalent authority will require approving of any waivers in anchorage charges.

4.2. The proposal for prescription of performance norms for dry bulk cargo and incentives and penalties on the basis of performance norms for Dry bulk cargo vessel and fixation of anchorage charges have been approved by the Board in its 6th Board meeting vide Agenda item No.9 dated 02 December 2016 subject to approval from TAMP. [A copy of the Board's approval is also forwarded by the NMPT].

5. In accordance with the consultative procedure prescribed, a copy of the NMPT proposal dated 23 December 2016 was circulated vide our letter dated 03 January 2017 to the concerned users/ user organizations seeking their comments. The comments received from the users / user organizations on the subject proposal was forwarded to NMPT from time to time as feedback information. The NMPT has responded to their comments.

6. A joint hearing in this case was held on 20 March 2017 at the NMPT premises. The NMPT made a brief Power Point presentation of its proposal. At the joint hearing, the NMPT and the concerned users/ user organizations have made their submissions.

7.1. As agreed at the joint hearing, the NMPT and Association of New Mangalore Port Stevedores (ANMPS) were requested vide our letter dated 23 March 2017 to take action on the following points arising out of joint hearing proceedings:

- (i). ANMPS furnished its written comments which was forwarded to NMPT with request to furnish its comments immediately.

- (ii). At the joint hearing, Mangalore Port Stevedores Association (MPSA) and Kudremukh Iron Ore Company Limited (KIOCL) have objected to the daily output considered for determination of performance norms for various bulk cargo items stating that they are quite on higher side. As agreed at the joint hearing, the NMPT was requested to examine the matter and review the performance norms within the framework of Berthing Policy.
- (iii). The Stevedores Association agreed to assist the NMPT to review the performance norms. The NMPT was requested to review and file a revised proposal by 30 March 2017, if any.

7.2. With reference to the second and third of points of action referred above at para 7.1, the NMPT vide its letter dated 15 April 2017 has examined performance norms in consultation with ANMPS and KIOCL. Based on the inputs received from ANMPS and KIOCL, the performance norms have been revised by the port, considering following changes in the parameters:

- (i). The grab size of ship crane is considered as 12/8 CBM instead of 15 CB considered earlier, since the vessels calling at the port are normally having 12/8 CBM.
- (ii). The Picking factor is considered in the range of 60-90% based on the commodity instead of uniform picking factor of 90% considered earlier. The picking factor varies from 80-90% at top level to 30-35% at bottom level and depends upon the type commodity.
- (iii). No. of hook cycle has been changed due to constraint in space at berth for discharging of cargo to the shore, distance between stack yard and berth, availability of number of tippers and other equipment with stevedores. Further, the dry bulk cargo vessel generally visiting the port is of more than 15 years old and the performance of ship cranes are not upto the level.
- (iv). The NMPT has furnished detailed working for arriving at the proposed performance norms.
- (v). Since the level of penalty and incentive has bearing on performance norms which are now proposed to be revised on lower side, it is stated that the financial impact of the same is not available and, therefore, it is requested to lower the incentive to be given on achievement of performance. It is proposed to give incentive of 10% of berth hire charges for number of hours saved in case where actual berth stay is more than 5% lower than the stipulated time.
- (vi). The Performance norms proposed by NMPT are given as under:

Sr. No.	Commodity	104T HMC (Two Nos.)	64 T MHC (Two Nos.)	Ship Crane (Four Nos.)
1	Coal	21800	13800	9700
2	Pet Coke	16400	9800	9300
3	Met Coke	11300	7700	7700
4	Urea	11600	7400	6600
5	DAP/SOP	11600	7400	6600
6	MOP	12900	9000	8400
7	Sulphur	12000	8600	7200
8	Gypsum and other Ores and minerals	15400	9600	9200
9	Limestone/Dolomite	15000	10100	9000
10	Bentonite	12900	8800	7300
11	Rock Phosphate and other FRM	12600	9200	8200
12	Other Finished Fertilizer	11600	7400	6600
13	Iron Ore Fines	21600	17300	14000
14	Food Grains	10400	5900	4600

[The NMPT in its original proposal had proposed separate performance norms for different types of vessels viz. handy max, panamax and supermax. In the revised proposal, the port has not proposed different performance norms for different types of vessels.]

- (vii). The Incentive and Penalty Scheme and anchorage charges are proposed as proposed by NMPT in its original proposal and hence not reiterated.

7.3. With reference to the first point of action referred above at para 7.1, the ANMPS has, vide its letter dated 06 April 2017 furnished its comments which was forwarded to NMPT vide our letter dated 19 April 2017 for its response. The NMPT vide its letter dated 21 April 2017 has furnished its response on the comments/ views of ANMPS.

8. Subsequently, NMPT vide its letter dated 23 May 2017 has furnished following clarification in continuation to its letter dated 15 April 2017 on a few points relating to its proposal:

- (i). The proposed Performance norms shall be applicable to the dry bulk cargo handling at various berths of NMPT except dry bulk cargo handled by Captive user at the following berths:
- (a). Berth no.5 is a captive berth for handling cement and edible liquid cargo. The performance norms shall not be applicable to captive users of cement i.e. M/s. Ultra Tech Cement / M/s. Ambuja Cement as handling of the cement at the berth is governed by MOU / license agreement between port and above companies having MGT. Edible cargo is handled through pipelines.
 - (b). Berth no.8 is a captive berth of M/s. KIOCL. The berth is also used by other port users when not utilized by M/s. KIOCL. The proposed performance norms shall not apply if iron ore is handled by M/s.KIOCL. However, the Performance Norms will be applicable if the dry bulk cargo including Iron ore is handled by other port users viz. registered Stevedoring and Shore handling agents of NMPT.
 - (c). Berth no.15 is a captive berth of BOT operator M/s.UPCL. The handling of dry bulk cargo i.e. coal at this berth is governed by License agreement between port and M/s.UPCL.
- (ii). In the revised proposal, incentive is proposed at 10% of berth hire charges for number of hours saved incase where actual of vessel at berth is more than 5% lower than the stipulated time. It is clarified that pursuant to the joint hearing held on 20 March 2017 and as per the feedback given by port users i.e. Stevedores and KIOCL, the performance norms have been revised. Since financial implication is yet to be known, it is proposed to consider above incentive to be given on achievement of performance norms which may be revised subject to outcome of review of performance norms after one year.

9. On preliminary scrutiny of the revised proposal of the NMPT dated 15 April 2017, the NMPT was requested vide our letter dated 29 May 2017 to furnish requisite information / clarification on few points. The NMPT vide its letter dated 03 June 2017 has furnished its response to the information / clarification sought by us. A summary of the information / clarification sought by us and reply furnished by NMPT thereon is tabulated below:

Sl. No.	Information / clarifications sought by us	Reply furnished by NMPT
(i).	The Berthing Policy indicates Performance Norms for seven broad dry bulk cargo categories. As against that, the NMPT has proposed Performance Norms for 14 dry bulk cargo items. It prima facie appears from the proposal of NMPT that the port has followed the classification of cargo based on the cargo classification furnished in the Stevedores and Shore handling guidelines issued by the MOS as there is no classification of cargo in the Berthing Policy in respect of individual cargo items. The port to confirm the position. The port to also confirm under which category Bentonite is grouped by the port for applying the norms prescribed in the Berthing policy. Under the Stevedoring and Shore Handling Guidelines, Bentonite is categorised under Iron Ore, Iron Ore Pellets, Bentonite, Bauxite, Copper Concentrate, Led and Zinc Ore.	NMPT has considered those commodities in proposal which are handled at the port. As per the approach given in the guidelines issued by the MOS, the performance norm is directly proportional to the density of dry bulk cargo. Hence, the Performance Norms proposed for the commodities handled at NMPT cannot be grouped together as the density of dry bulk cargo varies from commodity to

		commodity. It is further clarified that Bentonite cannot be grouped with Iron Ore. Iron ore is heavier cargo having density of 2.0 than Bentonite having density of 0.96 and therefore the performance norms for Iron Ore is higher than Bentonite.																																													
(ii).	<p>The berthing policy has prescribed few parameters for calculation of the Performance norms. On perusing the proposal it is seen that following are the deviation in parameters considered by the NMPT from the norms prescribed in the Berthing Policy. The port to furnish the basis for the parameters (highlighted Bold) proposed by port for arriving at performance norms and explain the reasons for deviation (highlighted Bold) from the parameters prescribed in Berthing Policy.</p> <p>The NMPT is requested to justify basis for different parameters (highlighted bold) adopted by the NMPT as given in the above tables for each of the items and also furnish reasons for deviation from the prescribed norms for each of the items:</p>																																														
(a).	<p>Density of the Commodities:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Commodity</th><th>As per Berthing Policy</th><th>Proposed by NMPT</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Coal</td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>Pet Coke</td><td>0.85</td><td>0.88</td></tr> <tr> <td>Met Coke</td><td>0.85</td><td>0.78</td></tr> <tr> <td></td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>Fertilizers</td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>MOP</td><td>0.80</td><td>1.10</td></tr> <tr> <td>Sulphur</td><td>0.80</td><td>1.12</td></tr> <tr> <td>Rock Phosphate</td><td>0.80</td><td>1.28</td></tr> <tr> <td></td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>Gypsum (and other Ores and minerals)</td><td>1.12</td><td>1.44</td></tr> <tr> <td></td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>Limestone / Dolomite</td><td>0.70</td><td>1.52</td></tr> <tr> <td></td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>Bentonite</td><td>2.00</td><td>0.96</td></tr> </tbody> </table>	Commodity	As per Berthing Policy	Proposed by NMPT	Coal			Pet Coke	0.85	0.88	Met Coke	0.85	0.78				Fertilizers			MOP	0.80	1.10	Sulphur	0.80	1.12	Rock Phosphate	0.80	1.28				Gypsum (and other Ores and minerals)	1.12	1.44				Limestone / Dolomite	0.70	1.52				Bentonite	2.00	0.96	<p>As stated above the performance norms of the commodity depends upon its density. Further, it is clarified that petroleum coke (Pet coke) is considered to be heavier than the steam coal whereas Metallurgical Coke is lighter than steam coal and accordingly density have been considered. Similarly, in fertilizer category MOP, FRM Sulphur and Rock Phosphate are heavier than Urea. The commodities appearing in the same group in the Stevedoring and Shore handling guidelines are of different density and therefore cannot be grouped for the purpose of calculation of performance</p>
Commodity	As per Berthing Policy	Proposed by NMPT																																													
Coal																																															
Pet Coke	0.85	0.88																																													
Met Coke	0.85	0.78																																													
Fertilizers																																															
MOP	0.80	1.10																																													
Sulphur	0.80	1.12																																													
Rock Phosphate	0.80	1.28																																													
Gypsum (and other Ores and minerals)	1.12	1.44																																													
Limestone / Dolomite	0.70	1.52																																													
Bentonite	2.00	0.96																																													

		norms.																																																																																																																																				
(b).	<div>Size of Grab:</div> <table><tr><th rowspan="2">Commodity</th><th colspan="3">As per Berthing Policy</th><th colspan="3">Proposed by NMPT</th></tr><tr><th>[100] MT HMC</th><th>[60] MT HMC</th><th>Ship crane</th><th>[104] MT HMC</th><th>[64] MT HMC</th><th>Ship crane</th></tr><tr><td>Coal</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>Coal</td><td>35</td><td>22</td><td>12</td><td>35</td><td>16</td><td>12</td></tr><tr><td>Pet Coke</td><td>35</td><td>22</td><td>12</td><td>35</td><td>16</td><td>12</td></tr><tr><td>Met Coke</td><td>35</td><td>22</td><td>12</td><td>35</td><td>16</td><td>12</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>Fertilizers</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>Urea</td><td>35</td><td>22</td><td>12</td><td>35</td><td>16</td><td>12</td></tr><tr><td>DAP/SOP</td><td>35</td><td>22</td><td>12</td><td>35</td><td>16</td><td>12</td></tr><tr><td>MOP</td><td>35</td><td>22</td><td>12</td><td>20</td><td>16</td><td>12</td></tr><tr><td>Sulphur</td><td>35</td><td>22</td><td>12</td><td>20</td><td>16</td><td>12</td></tr><tr><td>Rock Phosphate and other FRM</td><td>35</td><td>22</td><td>12</td><td>20</td><td>16</td><td>12</td></tr><tr><td>Other Finished Fertilizer</td><td>35</td><td>22</td><td>12</td><td>35</td><td>16</td><td>12</td></tr><tr><td>Gypsum and other Ores and minerals</td><td>28</td><td>18</td><td>10</td><td>20</td><td>16</td><td>12</td></tr><tr><td>Limestone / Dolomite</td><td>35</td><td>22</td><td>12</td><td>20</td><td>16</td><td>12</td></tr><tr><td>Iron Ore Fines</td><td>20</td><td>12</td><td>8</td><td>20</td><td>16</td><td>8</td></tr><tr><td>Food Grains</td><td>35</td><td>22</td><td>12</td><td>35</td><td>16</td><td>12</td></tr><tr><td>Bentonite</td><td>20</td><td>12</td><td>8</td><td>35</td><td>16</td><td>12</td></tr></table>	Commodity	As per Berthing Policy			Proposed by NMPT			[100] MT HMC	[60] MT HMC	Ship crane	[104] MT HMC	[64] MT HMC	Ship crane	Coal							Coal	35	22	12	35	16	12	Pet Coke	35	22	12	35	16	12	Met Coke	35	22	12	35	16	12								Fertilizers							Urea	35	22	12	35	16	12	DAP/SOP	35	22	12	35	16	12	MOP	35	22	12	20	16	12	Sulphur	35	22	12	20	16	12	Rock Phosphate and other FRM	35	22	12	20	16	12	Other Finished Fertilizer	35	22	12	35	16	12	Gypsum and other Ores and minerals	28	18	10	20	16	12	Limestone / Dolomite	35	22	12	20	16	12	Iron Ore Fines	20	12	8	20	16	8	Food Grains	35	22	12	35	16	12	Bentonite	20	12	8	35	16	12	<div>The size of grab for 104 MT MHC and ship crane is matching with the berthing policy. However, 64 MT capacity port MHC has 16 tonne grab and therefore same considered.</div>
Commodity	As per Berthing Policy			Proposed by NMPT																																																																																																																																		
	[100] MT HMC	[60] MT HMC	Ship crane	[104] MT HMC	[64] MT HMC	Ship crane																																																																																																																																
Coal																																																																																																																																						
Coal	35	22	12	35	16	12																																																																																																																																
Pet Coke	35	22	12	35	16	12																																																																																																																																
Met Coke	35	22	12	35	16	12																																																																																																																																
Fertilizers																																																																																																																																						
Urea	35	22	12	35	16	12																																																																																																																																
DAP/SOP	35	22	12	35	16	12																																																																																																																																
MOP	35	22	12	20	16	12																																																																																																																																
Sulphur	35	22	12	20	16	12																																																																																																																																
Rock Phosphate and other FRM	35	22	12	20	16	12																																																																																																																																
Other Finished Fertilizer	35	22	12	35	16	12																																																																																																																																
Gypsum and other Ores and minerals	28	18	10	20	16	12																																																																																																																																
Limestone / Dolomite	35	22	12	20	16	12																																																																																																																																
Iron Ore Fines	20	12	8	20	16	8																																																																																																																																
Food Grains	35	22	12	35	16	12																																																																																																																																
Bentonite	20	12	8	35	16	12																																																																																																																																
(c).	<div>Grab picking factor:</div> <div>The grab picking factor has been considered by NMPT for 104 MT HMC in the range of 60% to 65%, for 64 MT HMC in the range of 65% to 90% and for ship cranes in the range of 60% to 70%, for all commodities. The stepwise illustration for calculation of performance norms for coking coal as indicated in the Berthing Policy, considers picking factor at 90%. The Berthing Policy does not indicate picking factor for other cargo items. The port to give reasons and basis for grab picking factor considered by it.</div>	<div>The picking factor of the cargo decreases from top level to bottom level of grab in the hatch. It also varies with the type of commodities handled. The picking factor is maximum at top level i.e. 85 to 90% and decreases to 32 to 35% at bottom level.</div>																																																																																																																																				
(d).	<div>Cycles per hour for full load and partial load operations:</div> <table><tr><th rowspan="3">Sr. No.</th><th rowspan="3">Commodity</th><th colspan="6">As per Berthing Policy</th><th colspan="6">Proposed by NMPT</th></tr><tr><th colspan="2">[100] MT HMC</th><th colspan="2">[60] MT HMC</th><th colspan="2">Ship crane</th><th colspan="2">[104] MT HMC</th><th colspan="2">[64] MT HMC</th><th colspan="2">Ship crane</th></tr><tr><th>Full Load</th><th>Partial Load</th><th>Full Load</th><th>Partial Load</th><th>Full Load</th><th>Partial Load</th><th>Full Load</th><th>Partial Load</th><th>Full Load</th><th>Partial Load</th><th>Full Load</th><th>Partial Load</th></tr><tr><td>A.</td><td>Coal</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>1</td><td>Coal</td><td>30</td><td>20</td><td>30</td><td>20</td><td>18</td><td>12</td><td>30</td><td>20</td><td>30</td><td>20</td><td>18</td><td>14</td></tr><tr><td>2</td><td>Pet Coke</td><td>30</td><td>20</td><td>30</td><td>20</td><td>18</td><td>12</td><td>20</td><td>16</td><td>20</td><td>16</td><td>18</td><td>14</td></tr><tr><td>3</td><td>Met Coke</td><td>30</td><td>20</td><td>30</td><td>20</td><td>18</td><td>12</td><td>16</td><td>12</td><td>20</td><td>16</td><td>16</td><td>10</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table>	Sr. No.	Commodity	As per Berthing Policy						Proposed by NMPT						[100] MT HMC		[60] MT HMC		Ship crane		[104] MT HMC		[64] MT HMC		Ship crane		Full Load	Partial Load	Full Load	Partial Load	Full Load	Partial Load	Full Load	Partial Load	Full Load	Partial Load	Full Load	Partial Load	A.	Coal													1	Coal	30	20	30	20	18	12	30	20	30	20	18	14	2	Pet Coke	30	20	30	20	18	12	20	16	20	16	18	14	3	Met Coke	30	20	30	20	18	12	16	12	20	16	16	10															<div>The cycle per hour has been adopted considering the various parameter involved in cargo handling operation such as space constraints at berth, distance of storage area for berth, availability of equipment and tippers with stevedores for evacuation of cargo from berth, type</div>																								
Sr. No.	Commodity			As per Berthing Policy						Proposed by NMPT																																																																																																																												
				[100] MT HMC		[60] MT HMC		Ship crane		[104] MT HMC		[64] MT HMC		Ship crane																																																																																																																								
		Full Load	Partial Load	Full Load	Partial Load	Full Load	Partial Load	Full Load	Partial Load	Full Load	Partial Load	Full Load	Partial Load																																																																																																																									
A.	Coal																																																																																																																																					
1	Coal	30	20	30	20	18	12	30	20	30	20	18	14																																																																																																																									
2	Pet Coke	30	20	30	20	18	12	20	16	20	16	18	14																																																																																																																									
3	Met Coke	30	20	30	20	18	12	16	12	20	16	16	10																																																																																																																									

	B. Fertilizers														
	4 Urea	30	20	30	20	18	12	16	12	20	16	14	8		
	5 DAP/SOP	30	20	30	20	18	12	16	12	20	16	14	8		
	6 MOP	30	20	30	20	18	12	20	20	16	12	14	8		
	7 Sulphur	30	20	30	20	18	12	20	16	16	12	10	8		
	8 Rock Phosphate and other FRM	30	20	30	20	18	12	20	16	16	12	10	8		
	9 Other Finished Fertilizer	30	20	30	20	18	12	16	12	20	16	14	8		
	10 Gypsum and other Ores and minerals	30	20	30	20	18	12	20	16	16	12	10	8		
	11 Limestone / Dolomite	30	20	30	20	18	12	20	16	16	12	10	8		
	12 Iron Ore Fines	30	20	30	20	18	12	20	20	20	20	18	14		
	13 Food Grains	30	20	30	20	18	12	20	16	20	16	14	8		
	14 Bentonite (No Norms)	30	20	30	20	18	12	16	12	20	12	14	8		

and nature of cargo, condition of ship cranes etc. For instance, coal is discharged on jetty and transported to stack yards which are within one km distance whereas Iron is transported to KIOCL storage area which is more than 3 km away from jetty and thus Iron ore vessels have lower no. of hook cycle as compared to Coal vessels. Further, Iron ore vessels are very old vessels and productivity of ship cranes are lower as compared to coal vessels. The commodities like fertilizers (urea, DAP, SOP etc.) require covered storage area and space constraint is experienced particularly at time of bunching of vessels and the above cargo required to be transported and stored at godowns outside the port premises therefore has lower hook cycle. Similarly food grains which also require covered storage area has lower hook cycle due to constraint in storage space. The commodities like MOP, Sulphur, and Rock Phosphate has lower hook cycle as the evacuation of cargo is slower due to nature of cargo and distance of stack yard.

An elaborate discussion was held

		with Agents / KIOCL and stevedores in the backdrop of conclusion of the Joint hearing conducted by the TAMP wherein the parameters with reference to hook cycle was discussed.
(iii).	In the original proposal, the port had proposed different performance norms for different types of vessels. Whereas in the final revised proposal, though the port has computed different performance norms for different types of vessels (Panamax, Supermax, Handy Max), the port has finally proposed performance norms arrived for supermax size of vessel as guiding factor as per the vessels arriving at the port. Since the performance norms vary for different type of vessel as evident from the calculation of the port and also that berthing policy prescribes norms for different types of vessels, the reasons for proposing uniform norms across all types of vessels to be explained, with justification.	The most of the dry bulk cargo vessels handled at NMPT is of supermax size. Therefore, performance norms has been worked out for supermax size vessels.
(iv).	As regards, captive berth handled by UPCL, the point made by the Authority in its general revision Order No TAMP/22/2015-NMPT dated 27 February 2016 at para 18 (d) (ii) is reiterated for relevant action by the port which does not appeared to have been taken. The relevant extract from the said para is reproduced below: <i>“It is relevant to state here that the said Concession Agreement at clause 9.2.(vi).(b) allows UCPL to utilise the captive terminal for handling coal cargo for other users. Neither the NMPT nor the UPCL have approached this Authority as regards the tariff arrangement for levy of charges in the event the UPCL utilises the captive terminal for handling coal cargo for other users. The tariff to be levied by the Major Port Trust or operator authorised by the Major Port Trust to render services to any user even if it is a captive berth user will require approval of this Authority as per the statute. That being so, it is the sole responsibility of the NMPT being the licensor port, to ensure that tariff, if any, to be levied by the UPCL for service rendered to other user has the approval of this Authority as required under the statute and the NMPT is directed to suitably advise the UPCL in this regard to file a proposal following the approach adopted in IFFCO Kisan Bazar Logistics Ltd. Vide Order No.TAMP/55/2013-KPT dated 15 January 2016 atleast three months prior to UPCL envisaging to handle third party cargo. By way of abundant caution, it is clarified that tariff, if any, being levied by UPCL for third party cargo for services if any, rendered by them does not have the approval of this Authority. “</i>	M/s. UPCL has not been handling coal cargo for other users. Further it is clarified that the licensee has not approached port for seeking permission for the same under relevant clause of concession agreement and therefor proposal for tariff fixation has not been initiated by NMPT.
(v).	During the last general revision proposal of the NMPT the port has stated that two berths are captive berths i.e. Berth No 8 to KIOCL and Berth no 15 to UPCL. In the current proposal and by email dated 23 May 2017, the port has stated that berth no 5 is also captive berth for handling cement and edible liquid cargo, apart from Berth no.8 and 15. The port to confirm whether the tariff levied for cargo handled at the berth No 5 by captive users is as per the Scale of Rates approved by the Authority.	The tariff levied for cargo handled at Berth no.5 by captive users is as per the SOR approved by the TAMP. Since they are pipeline oriented operation, structures are built on the berth, wherein there shall be constraint for handling of general cargo / dry bulk cargo vessels.

10. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

11. With reference to the totality of the information collected during the processing of the case, the following position emerges:

- (i). The Ministry of Shipping (MOS) has issued the Berthing Policy for Dry Bulk Cargo for Major Ports in June 2016 and have directed all the Major Port Trusts to implement the norms with actual incentives and penalties. The policy lays down standardized guidelines for all major ports to compute performance norms for different dry bulk commodities, taking into account the infrastructure available at ports. The Policy also lays down penalties and incentive structures to be instituted by all major ports based on the performance norms calculated. The Policy requires all major ports to adapt these guidelines for their own specific ports and institute penalties and incentives tied to the performance norms as part of the overall berthing policy. The Policy also describes a method for re-rating capacity of berths as well as guidelines for levying anchorage charges to reduce turn-around time.

- (ii). (a). In this backdrop, the NMPT has come up with a proposal in 23 December 2016 seeking approval of Performance Norms based Incentive and Penalty scheme for dry bulk cargoes and also in respect of anchorage charges.

Subsequently, based on inputs received from the Association of New Mangalore Port Stevedores (ANMPS), Mangalore Port Stevedores Association (MPSA) and Kudremukh Iron Ore Company Limited (KIOCL), the port has modified the Performance Standards for dry bulk cargo proposed by it in the original proposal as the above said organisations felt that Performance Norms proposed on the original proposal are quite on higher side. The NMPT vide its letter dated 15 April 2017 has revised the Performance Standards in consultation with ANMPS and KIOCL and has also modified the incentive level. In the revised proposal, the NMPT has moderated the Performance Standards for dry bulk cargo from the level proposed by it in the Original proposal. The incentive linked to the performance norms in the revised proposal is proposed at 10% of the berth hire charge as against 1 X of the berth hire charge for actual berth stay lower than 5% of the stipulated time.

- (b). As regards the point made by the Association of New Mangalore Port Stevedores (ANMPS) that the Berthing Policy for Dry bulk cargo for New Mangalore Port Trust (NMPT) has not been formulated after any consultation with the Stakeholders, the NMPT has clarified that the Berthing Policy for dry bulk cargo for Major Ports 2016 has been framed by the MOS after following due consultation process and it was in the website of the MOS.

As regards the point made by ANMPS and Mangalore Steamer Agents Association (MSAA) that they were not consulted by port while framing the current proposal, it is relevant to state that the Berthing Policy does not stipulate consultation with users /user associations by Port Trust while filing a proposal under Berthing Policy. The proposal filed by the NMPT has, however, been taken on consultation by this Authority as per the prescribed consultation process with stakeholders including ANMPS. In fact as brought out above, the NMPT based on the inputs received from the some of the users / user associations including ANMPS has made some modifications and filed a revised proposal dated 15 April 2017.

- (iii). (a). The port has 15 berths. The port has clarified that the proposed Performance norms shall be applicable to dry bulk cargo handling at various berths of NMPT except for dry bulk cargo handled by Captive users at the following berths:

- (i). Berth no.5 is a captive berth for handling cement and edible liquid cargo. The performance norms shall not be applicable to captive users of cement i.e. M/s. Ultra Tech Cement / M/s.Ambuja Cement as handling of the cement at the berth is governed by MOU / license agreement between port and above companies having MGT. Edible cargo is handled through pipelines.

- (ii). Berth no.8 is a captive berth of M/s. KIOCL. The proposed performance norms shall not apply to iron ore handling by M/s.KIOCL. The berth is also used by other port users when not utilized by M/s. KIOCL. Hence the port has clarified that the Performance Norms will be applicable if the dry bulk cargo including Iron ore is handled by other port users viz. registered Stevedoring and Shore handling agents of NMPT.

- (iii). Berth no.15 is a captive berth of BOT operator M/s.UPCL. The handling of dry bulk cargo i.e. coal at this berth is governed by License agreement between port and M/s.UPCL and hence not proposed to be covered under this proposal.

- (b). The KIOCL has requested to exempt their inward traffic of iron ore fines handled at captive berth no.8 from performance norms and connected penalties. The KIOCL imports cargo (both foreign and coastal) i.e. Iron ore fines which are handled by NMPT at Berth no.6, 7, 8 and 14. The NMPT has stated that iron ore fines being dry bulk cargo come under purview of berthing policy. Even KIOCL has admitted that when the berth no.8 dedicated as captive berth to KIOCL is not vacant, the iron ore fine of KIOCL is handled by the port at other port berths. The port has also stated that other cargo is also being handled by the NMPT at berth no.8, when dedicated berth no.8 is vacant. Thus, the proposal of NMPT is to apply the proposed Performance Norms and the linked incentive / penalty scheme to dry bulk cargo handled by NMPT other than the captive cargo handled by KIOCL at berth no.8. The proposal of NMPT to apply Berthing Policy to dry bulk cargo at various berths including dry bulk cargo handled by NMPT other than KIOCL cargo at berth No.8 excluding dry bulk cargo handled by captive berths No.5 and 15 appear to be appropriate and hence accepted.

Thus, in short, incentive / penalty scheme is not applicable for captive berthing facility at berths nos.5, 8 and 15 which are governed by separate agreements except in case of berth No 8 wherein it will apply for dry bulk cargo handled by the NMPT at the said berth other than captive iron ore fines handled by the KIOCL at the said berth.

The Berthing Policy issued by MOS is for dry bulk cargo. It is not for liquid cargo and for break bulk cargo. Hence, the proposal of NMPT of not proposing Performance Norms for break bulk and liquid cargo is in line with the Berthing Policy.

In view of the above submissions made by the port and recognizing that the proposal mainly aims at improving the productivity at the port above the benchmark level and incentivize the vessel for improved performance and penalize if performance is below the proposed performance level, the revised proposal of the port dated 15 April 2017 along with the information/ clarification furnished by the port for prescription of penalty/incentive linked to the productivity levels to comply with the Berthing Policy issued by MOS, is taken up for consideration.

- (iv). Before analyzing the parameters considered by NMPT for arriving at the proposed performance norms, it is relevant to state that Berthing Policy indicates performance norms for seven broad dry bulk cargo category. The NMPT has proposed Performance norms for 14 dry bulk cargo commodities. The NMPT has also confirmed that it has considered those commodities in the proposal which are handled at the port. The port has strongly argued on scientific basis that Performance Norms proposed for the commodities handled at NMPT cannot be grouped together as the density of dry bulk cargo varies from commodity to commodity. The NMPT intends to introduce productivity norms and penalty/ incentive linked to productivity norms in respect of 14 dry bulk cargo commodities handled at NMPT berths viz. Coal, Pet Coke, Met Coke, Urea, DAP/SOP, MOP, Sulphur, Gypsum and other ores and minerals, Limestone/ Dolomite, Bentonite, Rock Phosphate and other Fertilizer Raw Material (FRM), Other Finished Fertilizer, Iron Ore Fines, and Food Grains. Relying on the reasons cited by the port that density of commodity handled by the port vary commodity wise, the proposal of the port for productivity norms for each of the fourteen dry bulk cargo handled by the port is considered as proposed by the port.
- (v). Clause 4.1 of the Berthing Policy prescribes guidelines for calculation of performance norms. As per the said policy, the variables to be considered for calculation of performance norms are Density of the commodity, Grab size, Grab picking factor for full/ partial cargo operation, Number of cycles per hour, Non-working time per shift, % of total cargo that is covered by full-load or partial-load operation and Vessel profile. The NMPT has arrived at Performance norms in respect of various dry bulk cargo following the broad parameters prescribed in the Berthing Policy as discussed below:

- (a). Cargo Density factor :

As per the approach given in the guidelines issued by the MOS, the performance norm is directly proportional to the density of dry bulk cargo. Density of the Commodities prescribed in the Berthing Policy and that considered by NMPT is tabulated below:

Sr. No.	Commodity	As per Berthing Policy*	Proposed by NMPT
A.	Coal *	0.85	
1	Coal	0.85	0.85
2	Pet Coke	0.85	0.88
3	Met Coke	0.85	0.78

B.	Fertilizers *	0.80	
4	Urea	0.80	0.80
5	DAP/SOP	0.80	0.80
6	MOP	0.80	1.10
7	Sulphur	0.80	1.12
8	Other Finished Fertilizer	0.80	0.80
9	Rock Phosphate and other FRM	0.80	1.28
10	Gypsum and other Ores and minerals	1.12	1.44
11	Limestone / Dolomite	0.70	1.52
12	Iron Ore Fines	2.00	2.00
13	Food Grains	0.60	0.60
14	Bentonite (No specific Norms)	--	0.96

** The Berthing Policy specifies density norm for broad cargo group and not for individual cargo commodity for which NMPT has proposed Performance Norms. The density of norm given in column 4 in the above table for individual commodity is based on the norm specified in the Berthing Policy for the broad cargo group for the purpose of comparison.*

It is seen from the above table that port has followed the density norms prescribed in the Berthing Policy except for a few items.

The density of Coal, Urea, DAP/SOP, Other Finished Fertilizer, Iron Ore Fines, and Food Grains considered by the Port is as prescribed in the Berthing Policy. In respect of Pet Coke, Met Coke, MOP, Sulphur, Gypsum & other ores & minerals, Limestone/ Dolomite and Rock Phosphate & other FRM, the density prescribed in the Berthing Policy based on the broad cargo group are 0.85, 0.85, 0.80, 0.80, 1.12, 0.70 and 0.80 respectively. When the port was requested to explain the reasons for deviation in the density norm, the NMPT has clarified that the performance norms of the commodity depends upon its density. The NMPT has further clarified that petroleum coke (Pet coke) is considered to be heavier than the steam coal whereas Metallurgical Coke is lighter than steam coal and accordingly density have been considered. Similarly, in fertilizer category, MOP, FRM Sulphur and Rock Phosphate are heavier than Urea. The port has stated that the commodities appearing in the same broad cargo group have different density and therefore cannot be grouped for the purpose of calculation of performance norms. Based on clarification furnished by the NMPT and recognizing that it is in the best judgment of the port, the density of the commodities as considered by NMPT is relied upon.

(b). Grab size for different equipments:

Clause 7.1. of the Berthing Policy stipulates that all major ports will have to use the approach detailed in the Policy adapting it based on their existing infrastructure to calculate performance norms for different dry bulk cargo commodities. The port has proposed separate performance norms for 104 tonne HMC, 64 tonne HMC and for ship cranes based on cargo handling operations of dry bulk cargo carried out at its port based on the existing infrastructure for handling dry bulk cargo at the port. Accordingly, the size of grab considered by NMPT is also for the three different types of equipment. The normative size of

grab prescribed in Berthing Policy vis-à-vis that considered by the NMPT are tabulated below:

Commodity	As per Berthing Policy			Proposed by NMPT		
	100 T HMC	60T HMC	Ship crane	104 MT HMC	64 MT HMC	Ship crane
Coal						
Coal	35	22	12	35	16	12
Pet Coke	35	22	12	35	16	12
Met Coke	35	22	12	35	16	12
Fertilizers						
Urea	35	22	12	35	16	12
DAP/SOP	35	22	12	35	16	12
MOP	35	22	12	20	16	12
Sulphur	35	22	12	20	16	12
Rock Phosphate and other FRM	35	22	12	20	16	12
Other Finished Fertilizer	35	22	12	35	16	12
Gypsum and other Ores and minerals	28	18	10	20	16	12
Limestone / Dolomite	35	22	12	20	16	12
Iron Ore Fines	20	12	8	20	16	8
Food Grains	35	22	12	35	16	12
Bentonite	--	--	--	35	16	12

(i). Grab size for ship crane:

The KCCI and MSAA have submitted that handling equipments at NMPT are restricted due to limited returns. Hence, the availability of grabs is severely affected and that presently, vendors at NMPT have grabs of 5 to 10 CBM only for cargo operations.

Based on the submissions made by KIOCL, MSAA and ANMPS, the NMPT has, in its revised proposal, considered the Size of Grab of ship crane at 12 CBM in line with the Berthing Policy norms in respect of all commodities except for Iron Ore at 8 CBM instead of 15 CBM considered by the port earlier citing that the vessel calling at the port normally have grab size of 12 CBM / 8 CBM.

(ii). Grab Size for 104 tonnes HMC:

10	Gypsum and other Ores and minerals	30	20	18	12	20	16	16	12	10	8
11	Limestone / Dolomite	30	20	18	12	20	16	16	12	10	8
12	Iron Ore Fines	30	20	18	12	20	20	20	20	18	14
13	Food Grains	30	20	18	12	20	16	20	16	14	8
14	Bentonite	--	--	--	--	16	12	20	12	14	8

Norms on cycles / hour for 60T HMC are not specified in the Berthing Policy.

HMC:

In the event of deployment of HMC, the Policy prescribes 30 cycles/ moves per hour incase of Full load operations and 20 cycles/ moves per hour incase of Partial load operations for all dry bulk cargo for handling by 100T HMC. No norms for cycles / hour are specified in the Berthing Policy of 60 T HMC.

The NMPT has considered the average cycles per hour for both 104 T and 64 T HMC in range of 30 to 16 for full load for all commodities and in range of 20 to 12 for partial load.

Ship Crane:

In the event of deployment of ship cranes, the Policy prescribes 18 cycles/ moves per hour incase of Full load operations and 12 cycles/ moves per hour incase of Partial load operations for all dry bulk cargo. The NMPT has considered the average crane cycles per hour in range of 18 to 10 for full load and 14 to 8 for partial load for all the dry bulk cargo.

The NMPT has clarified that the cycle per hour has been adopted considering the various parameter involved in cargo handling operation such as space constraints at berth, distance of storage area from berth, availability of equipment and tippers with stevedores for evacuation of cargo from berth, type and nature of cargo, condition of ship cranes etc. For instance, coal is discharged on jetty and transported to stack yards which are within one km distance whereas Iron ore is transported to KIOCL storage area which is more than 3 km away from jetty and thus Iron ore vessels have lower no. of hook cycle as compared to Coal vessels for handling by HMC. Further, Iron ore vessels are very old vessels and productivity of ship cranes are lower as compared to coal vessels.

The commodities like fertilizers (urea, DAP, SOP etc.) require covered storage area and space constraint is experienced in particularly at the time of bunching of vessels and the above cargo requires to be transported and stored at godowns outside the port premises. Therefore, these commodities have lower hook cycle.

Food grains which also require covered storage area has lower hook cycle due constraint in storage space.

The commodities like MOP, Sulphur, and Rock Phosphate have lower hook cycle as the evacuation of cargo is slower due to nature of cargo and distance of stack yard. The port has stated that the proposed hook cycle is after elaborate discussion held by the port with Agents / KIOCL and stevedores.

Clause 7.1 of the Berthing Policy allows the port to adapt the approach prescribed in the Berthing Policy which includes cycles / hour for calculation of performance norms based on the existing infrastructure at the port.

In view of the above position, the deviation proposed by the NMPT in cycles per hour from the normative level is relied upon and accepted at this juncture. However, the NMPT is

advised to carry out analysis to assess the requirement for upgradation of infrastructure (grab size, crane type etc.) as required under clause 7.1 of the Berthing Policy.

(e). **Working Hours:**

With regard to number of working hours, the Policy requires considering typically 0.5 hour per shift towards idle time, translating to number of working hours of 22.5 per day. At the same time, the Policy also stipulates that initially, ports can use 1 hour idle time per shift for calculation of norms. The NMPT has considered 22.5 working hours in a day, which is as per the norm, is considered in the analysis.

(f). Port has arrived at productivity level for three vessel categories viz. handy max, panamax and supermax as per the Berthing Policy. However, citing that dry bulk cargo is mostly handled by supermax vessel, the NMPT has, in the final revised proposal, proposed performance standards arrived by it for supermax vessels. Further, the performance norms arrived by NMPT for supermax vessel for full load and partial load has been averaged in the ratio of 60:40 as prescribed in A1.4 of the Berthing Policy by the NMPT. The performance norms arrived by the NMPT following the approach prescribed in the Berthing Policy has been rounded off by NMPT to next 100 T per day.

(g). The Statement showing calculation of how the various parameters as discussed above, culminates into the proposed performance norms by NMPT for the various commodities is attached as **Annex - I (a), (b) and (c)**.

(vi). (a). Subject to above analysis, berth day output arrived by the NMPT following the methodology prescribed in the Berthing Policy and proposed by NMPT is as follows:

(in tonnes / day)

Sr. No.	Commodity	Proposed by NMPT		
		104 MT HMC (2 Nos.)	64 MT HMC (2 Nos.)	Ship crane (4 Nos.)
A.	Coal			
1	Coal	21800	13800	9700
2	Pet Coke	16400	9800	9300
3	Met Coke	11300	7700	7700
B.	Fertilizers			
4	Urea	11600	7400	6600
5	DAP/SOP	11600	7400	6600
6	MOP	12900	9000	8400
7	Sulphur	12000	8600	7200
8	Rock Phosphate and other FRM	12600	9200	8200
9	Other Finished Fertilizer	11600	7400	6600
10	Gypsum and other Ores and minerals	15400	9600	9200
11	Limestone / Dolomite	15000	10100	9000
12	Iron Ore Fines	21600	17300	14000
13	Food Grains	10400	5900	4600
14	Bentonite (No Norms)	12900	8800	7300

Based on the reasoning furnished by the port in respect of various parameters, this Authority is inclined to prescribe the Performance norms, as proposed by the Port as given in the above table.

- (b). The productivity arrived at by the NMPT in the table above is seen to be lower than the productivity stipulated in the Berthing Policy in respect of 104T HMC, 64T HMC and ship crane. The Policy at Clause 4.1.3 (c) directs the ports to ensure that the berth productivity is not reduced because of inefficiency of the ship cranes. However, at the same time, Clause 7.2 of the Policy regarding rolling out of Performance Norms encourages to roll out performance norms in a phased manner during the first year to reach the target levels. The ports are required to review the performance norms every quarter in the first year until target norms are achieved. Harmonious reading of the above said two clauses lead to a position that reduced performance norms will not be encouraged except for the first year of implementation of the Policy. That being so, the performance norms as proposed by the port is approved for the first year only.

Thus, the berth day productivity per vessel per day arrived above by NMPT will be applicable for determination of penalty / incentive for the 1st year.

- (vii). Clause 8.4 of the Berthing Policy prescribes exclusion of few items for computing actual performance achieved by each ship for the purpose of calculating penalty / incentive. The said clause stipulates that any stoppages because of reasons other than those prescribed in the Berthing Policy are not to be excluded for calculation of performance norms, unless specifically approved by Board of the Port.

One exclusion prescribed in the Berthing Policy but not proposed by the port is foreign material in manual shifting of cargo to MCHP for Paradip Port Trust. It is seen that this condition of exclusion prescribed in the Berthing Policy is relating to Paradip Port Trust. Further, non-inclusion of the said condition has the approval of the Board of Trustees of the NMPT. Hence, the proposal of the NMPT in this regard is accepted.

It is seen that the exclusion condition prescribed in the Berthing Policy relating to shifting of ships between berths on account of port has been partially incorporated by the port. The point that port is required to maintain a record of a historical data of the frequency of such cases, without any specific reasons is not incorporated by the port. The proposed note is incorporated in toto as prescribed in the berthing Policy instead of partial incorporation by the port.

The NMPT has proposed incentives and penalties with regard to the aforesaid performance norms as discussed in the subsequent paragraphs.

- (viii). (a). Clause 8.2 of the Berthing Policy stipulates that in case if a ship stay is within 5% (higher or lower) of the stipulated time for that commodity, then no penalty /incentive will be levied / paid. In cases where actual berth stay is more than 5% higher than the stipulated time, the Berthing Policy prescribes penalty at 3X of the berth hire for number of additional hours spent at berth.

The incentive prescribed is 1X of the berth hire in cases where actual berth stay is more than 5% lower than the stipulated time. The Policy further prescribes that, ports should maintain penalty of at least 5% of the total cost per metric tonne to ensure adherence to norms.

- (b). The NMPT has proposed nil penalty/ incentive if the variation in the actual stay of vessel is within 5% (higher or lower) taking into consideration the proposed performance standards. In other words, if a ship stays within 5% (higher or lower) of the stipulated time for that commodity, then no penalty /incentive is proposed to be levied/paid. In case where actual berth stay is more than 5% higher than the stipulated time, number of additional hours spent at berth will be penalized at 3Xberth hire. The above provisions are as per the prescription in the Berthing Policy and hence accepted.

- (c). As regards the incentive, the Berthing Policy prescribes incentive at one time the berth hire if the actual stay of vessel is more than 5% lower than the allowable berthing time. In the initial proposal the port had proposed the incentive in line with the Berthing Policy. In the revised proposal, the port has moderated incentive and proposed it at 10% of berth hire charges for number of hours saved incase where actual of vessel at berth is more than 5% lower than the stipulated time. The NMPT has clarified that pursuant to the joint hearing held on 20 March 2017 and as per the feedback given by port users i.e. Stevedores and KIOCL, the performance norms have been revised i.e. reduced from the performance norms proposed in the original proposal. The port has stated that since financial implication is yet to be known, it is proposed to consider above incentive to be given on achievement of performance

norms which may be revised subject to outcome of review of performance norms after one year.

Based on the reasoning furnished by the port, this Authority is inclined to approve the incentive scheme as well as the penalty scheme as proposed by the port for initial period of one year from the date of implementation of the Order passed by this Authority for the reasons stated in subsequent paragraphs for truncating the validity period.

- (ix). (a). Clause 6 of the Berthing Policy prescribes Guidelines for levy of Anchorage charges. Clause 6.2 of the Berthing Policy requires the Ports to create multiple slabs rates for anchorage charges based on time of waiting of vessels in anchorage. The guidelines require the Major Ports to provide a free waiting period for vessels (not exceeding 48 hours) during which no anchorage charges will be levied and that thereafter, a normal anchorage charge ranging from 10% to 25% of the berth hire charges is to be levied on the vessel for a period of 48-96 hours and higher anchorage charges for a waiting period of 96-144 hours. The guidelines stipulate that Anchorage charges should not be higher than 50% of the berth hire charges at any point of time.

In this regard, anchorage charges proposed by NMPT are as follows:

Sr. No.	Period	Anchorage charges
1	Upto 48 Hours	Free
2	Above 48 hours and upto 96	10% of applicable berth hire charges
3	Above 96 hour and upto 144	30% of applicable berth hire charges
4	Above 144 hours	50% of applicable berth hire charges

As against anchorage charge of 10% to 25% for the slab 48-96 hours, the NMPT has proposed anchorage charge at 10% of the berth hire charges. The Berthing Policy allows the port to propose higher anchorage charge for vessel waiting at anchorage from 96 hours to 144 hours subject to maximum of 50% of the berth hire charge. The NMPT has proposed anchorage charge at 30% of berth hire charges for the slab 96 hours to 144 hours and 50% beyond 144 hours stay. The percentage of anchorage levy proposed by the Port is seen to be in line with the guidelines on levy of anchorage charges stipulated in Clause 6.2 of the Berthing Policy and hence approved as proposed by the port.

ANMPS has requested not to fix anchorage at NMPT since the port is not giving service at anchorage as being done in the other ports, moreover vessel is waiting at anchorage only for suitable berths. The request of ANMPS is not in line with the Berthing Policy which is aimed to reduce pre-berthing detention time.

- (b). The port has prescribed a note that port can exempt vessels from paying anchorage charges in exceptional circumstances including but not limited to lapses in port provided services (e.g. crane or equipment failure, unavailability of pilot, unavailability of dedicated berth etc.) causing waiting of vessels. Chairman of the Port Trust or an equivalent authority will require approving of any waivers in anchorage charges. The proposed note is in line with Berthing Policy and hence approved as proposed by the port.
- (x). (a). The Kanara Chamber of Commerce and Industry (KCCI) and the MSAA have submitted that the privately owned 104 MT capacity MHC's are more than 7 years old and are prone to wear and tear and as a result the performance is reduced due to regular break down of the MHC's. As regards, port owned 64 MT capacity MHC, the KCCI and MSAA have pointed out that HMC is 3 years old and their performance squarely depends upon their maintenance.

In this regard, the port has confirmed that the private crane operator of two 104 MT capacity HMC has been instructed by the port to carry out preventive maintenance on regular basis whenever they have not been requisitioned for cargo handling operation so as to minimize breakdowns during the operation. As per the terms and conditions of the tender, if the crane fails beyond the stipulated hours, the penalty will be applicable.

As regards the port owned HMC, the port has confirmed that the maintenance is carried out regularly through outsourcing. Thus, the port has addressed the concern of KCCI and MSAA. It is the sole responsibility of the concerned port trust being licensor port to ensure that the equipment deployed by Licensee is well maintained so as to achieve the prescribed performance norms.

- (b). The KIOCL has stated that most of the Indian flag vessels available in the market for their coastal movement are more than 15 years of age. These aged vessels and their gear may not be able to meet the new performance norms. The KIOCL has requested to consider the age factor of vessel gear and revise the performance norms accordingly. In this regard, as stated by the NMPT there is no parameter / factor for age of vessel prescribed in Berthing Policy for computing Performance norms. However, the NMPT has agreed to allow KIOCL to utilize the services of HMC available at NMPT for achieving the proposed higher level productivity / performance.
- (c). The ANMPS has stated that the norms for Stevedores/ Steamer Agents vary from Port to Port based on local Port conditions. The usual way to fix indicative norms is to take the average of last three years actual performance in each cargoes / ships. The Berthing Policy has provided approach for computing the normative productivity of loading /unloading operations of dry bulk cargo which is applicable common to all Major Ports. The point made by ANMPS to consider average of last three years actual performance for arriving at the Performance norms is not in line with the Berthing Policy. As already stated earlier, the NMPT has, in its revised proposal, moderated the Performance standards for various commodities in consultation with KIOCL and ANMPS.
- (d). The KCCI and MSAA have submitted that the policy does not specify as to who will collect incentives and penalties and from whom. Their contention is that cargo operation is being handled by stevedores and whether prescribed norms will be achieved or not will depend upon the resources they employ while handling a vessel. Hence, KCCI and MSAA have contended that in all fairness, the incentives due or penalty payable should be on account of stevedores.

As per the berthing policy, penalties / incentives are to be levied on the basis of performance achieved and penalties / incentives are linked to berth hire charges which are paid by the vessel agents. Further, as per clause 8.1. of the Berthing Policy the objective of Performance Linked penalty/ incentive is to reward or penalize the vessel / customer. That being so, penalties / incentives linked to performance achieved will be levied / paid from / to vessel agents.

- (e). One another point made by the MPSA and ANMPS as regards the proposed note of exclusion of maximum 30 minutes per party for interim draft survey is that the draft survey is done by third party which takes 2 hours. Hence 30 minutes considered by NMPT is not sufficient. Users cannot be penalized for delay on account of third party as Users do not have control over them. The KCCI and MSAA have also made similar submissions. Berthing policy provides maximum time of 30 minutes per party for interim draft survey and the same is incorporated which is in line with Berthing Policy. Further, clause 8.4. at point six, states that port should ensure that in case of multi-party consignments, common surveyors are appointed so as to reduce time lost during interim draft surveys.
- (xi). Clause 5.1. of the Berthing Policy requires all major ports to use the productivity norms and rerate the capacity of the berth. The port has rerated the capacity of berth no.14 which is handling dry bulk cargo as major cargo at 69,49,541 tonnes (i.e. 6.9 million tonnes) per annum.
- (xii). As regards the observation made by this Authority in the general revision Order No TAMP/22/2015- NMPT dated 27 February 2016 of NMTP at para 18 (d) (ii) relating to captive berth handled by UPCL, the NMPT has clarified that the UPCL has not been handling coal cargo for other users and also that the licensee has not approached the port for seeking permission for the same under relevant clause of concession agreement and therefore the port has not initiated any proposal for tariff fixation for the other users at Berth no.15.
- (xiii). The port has not quantified the financial impact of the proposed tariff arrangement. Given that the proposal of the port is in the nature of levy of penalties/ incentive on account of over stayal of vessel/ early evacuation of berth and is dependent on the performance of the ship, it is not possible for the port to ascertain the financial impact of the proposed tariff arrangement.
- (xiv). As stated earlier, Clause 7.2 of the Berthing Policy encourages the Ports to roll out performance norms in a phased manner during the first year to reach the target levels achievable for each commodity given the infrastructure available at the berths. The NMPT is advised to review the performance norms set by itself on quarterly basis in the first year until target norms are reached. In the event of upgradation of infrastructure at the facilities, leading to an improvement in the performance norms approved by this Authority, the port is advised to come up with a proposal to give effect to the improved performance norms. Further, since the port is expected by the Policy to reach the target

levels achievable for each commodity in the first year, it is found appropriate to approve the validity of the proposal for a period of one year from the date the Order approved comes into effect, as stated earlier.

- (xv). If any error apparent on the face of record or for any other justifiable reasons, the NMPT may approach this Authority for review giving adequate justification / reasoning within 30 days of notification of the Order in the Gazette of India. If port users / user association have any issue they may approach the port.

12.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the proposal of NMPT for fixation of Anchorage charges, Incentives and Penalties alongwith the Performance norms for implementation of Berthing Policy 2016 issued by MOS as follows:

“Incentive and Penalty Scheme based on Performance Norms

1. Performance Norms:

(Tonnes/ day)

Sr. No.	Commodity	104T HMC (Two Nos.)	64 T MHC (Two Nos.)	Ship Crane (Four Nos.)
1	Coal	21800	13800	9700
2	Pet Coke	16400	9800	9300
3	Met Coke	11300	7700	7700
4	Urea	11600	7400	6600
5	DAP/SOP	11600	7400	6600
6	MOP	12900	9000	8400
7	Sulphur	12000	8600	7200
8	Gypsum and other Ores and minerals	15400	9600	9200
9	Limestone/Dolomite	15000	10100	9000
10	Bentonite	12900	8800	7300
11	Rock Phosphate and other FRM	12600	9200	8200
12	Other Finished Fertilizer	11600	7400	6600
13	Iron Ore Fines	21600	17300	14000
14	Food Grains	10400	5900	4600

2. Incentive/ Penalty:

Based on the performance norm for the commodity-infrastructure combination fixed from time to time, the duration of ship's stay in hours will be stipulated by the port on ship to ship basis. For each ship, actual berth stay will be calculated based on “end of inward pilotage” to sailing time. The actual berth stay will be compared with stipulated berth stay for the ship-commodity combination. Following incentive or penalties will be levied in case of lower or higher stay of ship as compared to stipulated time.

Sr. No.	Description	Incentive	Penalties
(i)	Ship stays within 5% (higher or lower) of stipulated time	---NIL--	---NIL--
(ii)	Ship stays more than 5% higher than the stipulated time	---NA--	No. of additional hours X 3 X berth hire charges per hour or part thereof.

(iii)	Ship stays more than 5% lower than the stipulated time	No. of additional hours saved X 10% X berth hire charges per hour or part thereof.	---NA--
-------	--	--	---------

Note:

- (i). In computing actual performance achieved by each ship for the purpose of calculating penalty/ incentive any stoppage of operations on account of port-related or weather-related issues will be discounted. Such exclusions will be limited to:
- Break-down/non-availability of port provided equipment at berth.
 - Weather related stoppages.
 - Shifting of ships between berths on account of port. Port is required to maintain a record of a historical data of the frequency of such cases.
 - Any delays in sailing post vessel readiness to sail on account of port i.e. pilot/tug unavailability, tidal conditions.
 - Draft surveys within the prescribed norms for ships. As a guideline maximum 30 minutes per party for interim draft survey should be allowed. Any additional time incurred in draft surveys will be considered in berth stay. Ports should also make all attempts to ensure that in case of multi-party consignments, common surveyors are appointed so as to reduce time lost during interim draft surveys.

Any stoppages because of other reasons are not to be excluded for calculation of performance norms, unless specifically approved by Board.

3. **Anchorage charges for Dry Bulk Cargo Vessels:**

Sr. No.	Period	Anchorage Charges
1	Upto 48 Hours	Free
2	Above 48 hours and upto 96 hours	10% of applicable berth hire charges
3	Above 96 hour and upto 144 hours	30% of applicable berth hire charges
4	Above 144 hours	50% of applicable berth hire charges

Note: Port can exempt vessels from paying anchorage charges in exceptional circumstances including but not limited to lapses in port provided services (e.g. crane or equipment failure, unavailability of pilot, unavailability of dedicated berth etc.) causing waiting of vessels. Chairman of the Port Trust or an equivalent authority will require approving of any waivers in anchorage charges.

4. The performance and penalty/ incentive norms as specified above will be effective after expiry of 30 days from date of notification of the Order in the Gazette of India and will remain valid for one year.”

12.2. The above provisions shall come into effect after expiry of 30 days from the date of notification of the Order passed in the Gazette of India and will remain valid for one year.

T. S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT.-III/4/Exty./238/17]

Annex-I (a)

Calculation of Performance Norms for Dry Bulk Cargo for 104T HMC(Two Nos.), as proposed by NMPT and considered by TAMP

tonnes / vessel / day

Sr. No.	Comodity	Density (Tonnes/m3)	Grab CBM	Grab Pick %	Quantity /lift	Cycle/hour		Quantity/Hour		Hours per day	Quantity per day		Berth day output per crane			Performance Norms for Supermax	
						Full Load	Part Load	Full Load	Part Load		Full Load	Part Load	Panamax	Supermax	Handymax	Performance Norms	Performance Norms after rounding off
		1	2	3	4=1x2x3	5	6	7=4*5	8=4*6	9	10=7*9	11=8*9					
1	Coal	0.85	35.00	0.65	19.34	30.00	20.00	580.13	386.75	22.50	13052.81	8701.88	11350.27	10877.34	10655.36	21755	21800
2	Pet Coke	0.88	35.00	0.65	20.02	20.00	16.00	400.40	320.32	22.50	9009.00	7207.20	8380.47	8190.00	8097.98	16380	16400
3	Met Coke	0.78	35.00	0.65	17.75	16.00	12.00	283.92	212.94	22.50	6388.20	4791.15	5807.45	5636.65	5554.96	11273	11300
4	Urea	0.80	35.00	0.65	18.20	16.00	12.00	291.20	218.40	22.50	6552.00	4914.00	5956.36	5781.18	5697.39	11562	11600
5	DAP	0.80	35.00	0.65	18.20	16.00	12.00	291.20	218.40	22.50	6552.00	4914.00	5956.36	5781.18	5697.39	11562	11600
6	MOP	1.10	20.00	0.65	14.30	20.00	20.00	286.00	286.00	22.50	6435.00	6435.00	6435.00	6435.00	6435.00	12870	12900
7	Sulphur	1.12	20.00	0.65	14.56	20.00	16.00	291.20	232.96	22.50	6552.00	5241.60	6094.88	5956.36	5889.44	11913	12000
8	Gypsum	1.44	20.00	0.65	18.72	20.00	16.00	374.40	299.52	22.50	8424.00	6739.20	7836.28	7658.18	7572.13	15316	15400
9	Limestone	1.52	20.00	0.60	18.24	20.00	16.00	364.80	291.84	22.50	8208.00	6566.40	7635.35	7461.82	7377.98	14924	15000
10	Bentonite	0.96	35.00	0.60	20.16	16.00	12.00	322.56	241.92	22.50	7257.60	5443.20	6597.82	6403.76	6310.96	12808	12900
11	Rock Phosphate	1.28	20.00	0.60	15.36	20.00	16.00	307.20	245.76	22.50	6912.00	5529.60	6429.77	6283.64	6213.03	12567	12600
12	Fertilizer	0.80	35.00	0.65	18.20	16.00	12.00	291.20	218.40	22.50	6552.00	4914.00	5956.36	5781.18	5697.39	11562	11600
13	Iron Ore Fines	2.00	20.00	0.60	24.00	20.00	20.00	480.00	480.00	22.50	10800.00	10800.00	10800.00	10800.00	10800.00	21600	21600
14	Food Grain	0.60	35.00	0.60	12.60	20.00	16.00	252.00	201.60	22.50	5670.00	4536.00	5274.42	5154.55	5096.63	10309	10400

Type of Crane: Port MHC Capacity : 104 MT

Type of Operation : Unloading

Type of Vessel: Panamax Supermax Handy Max

Parcel Size	70000	60000	50000
% of full load	0.7	0.6	0.55
% of Partial Load	0.3	0.4	0.45

Sample working for arriving at Performance Norms for superma

60000 (parcel size)

$$\{[0.60 \text{ (i.e. \% of full load)} \times 60000] / 13052.81 \text{ (i.e. full load qty. / day)} + [0.40 \text{ (i.e. \% of partial load)} \times 60000] / 8701.88 \text{ (i.e. partial load qty. / day)}\} = 21,755$$

Performance norms are arrived as given in sample working for all commodities for 104 MT MHC, 64MT MHC and Ship crane.

rounded off to
21,800**Annex-I (b)****Calculation of Performance Norms for Dry Bulk Cargo for 64 T MHC (Two Nos.), as proposed by NMPT and considered by TAMP**

tonnes / vessel / day

Sr. No.	Comodity	Density (Tonnes/m3)	Grab CBM	Grab Pick %	Quantity /Hour	Cycle/hour		Quantity/Hour		Hours per day	Quantity per day		Berth day output per crane			Performance Norms for Supermax	
						Full Load	Part Load	Full Load	Part Load		Full Load	Part Load	Panamax	Supermax	Handymax	Performance Norms	Performance Norms after rounding off
1	Coal	0.85	16.00	0.90	12.24	30.00	20.00	367.20	244.80	22.50	8262.00	5508.00	7184.35	6885.00	6744.49	13770	13800
2	Pet Coke	0.88	16.00	0.85	11.97	20.00	16.00	239.36	191.49	22.50	5385.60	4308.48	5009.86	4896.00	4840.99	9792	9800
3	Met Coke	0.78	16.00	0.75	9.36	20.00	16.00	187.20	149.76	22.50	4212.00	3369.60	3918.14	3829.09	3786.07	7658	7700
4	Urea	0.80	16.00	0.70	8.96	20.00	16.00	179.20	143.36	22.50	4032.00	3225.60	3750.70	3665.45	3624.27	7331	7400
5	DAP	0.80	16.00	0.70	8.96	20.00	16.00	179.20	143.36	22.50	4032.00	3225.60	3750.70	3665.45	3624.27	7331	7400
6	MOP	1.10	16.00	0.80	14.08	16.00	12.00	225.28	168.96	22.50	5068.80	3801.60	4608.00	4472.47	4407.65	8945	9000
7	Sulphur	1.12	16.00	0.75	13.44	16.00	12.00	215.04	161.28	22.50	4838.40	3628.80	4398.55	4269.18	4207.30	8538	8600
8	Gypsum	1.44	16.00	0.65	14.98	16.00	12.00	239.62	179.71	22.50	5391.36	4043.52	4901.24	4757.08	4688.14	9514	9600
9	Limestone	1.52	16.00	0.65	15.81	16.00	12.00	252.93	189.70	22.50	5690.88	4268.16	5173.53	5021.36	4948.59	10043	10100
10	Bentonite	0.96	16.00	0.80	12.29	20.00	12.00	245.76	147.46	22.50	5529.60	3317.76	4608.00	4365.47	4253.54	8731	8800
11	Rock Phosphate	1.28	16.00	0.70	14.34	16.00	12.00	229.38	172.03	22.50	5160.96	3870.72	4691.78	4553.79	4487.79	9108	9200
12	Fertilizer	0.80	16.00	0.70	8.96	20.00	16.00	179.20	143.36	22.50	4032.00	3225.60	3750.70	3665.45	3624.27	7331	7400
13	Iron Ore Fines	2.00	16.00	0.60	19.20	20.00	20.00	384.00	384.00	22.50	8640.00	8640.00	8640.00	8640.00	8640.00	17280	17300
14	Food Grain	0.60	16.00	0.75	7.20	20.00	16.00	144.00	115.20	22.50	3240.00	2592.00	3013.95	2945.45	2912.36	5891	5900

Type of Crane: Port MHC Capacity : 64MT

Type of Operation : **Unloading**

Type of Vessel: Panamax Supermax Handy Max

Parcel Size 70000 60000 50000

% of full load **0.7** 0.6 0.55

% of Partial Load **0.3** 0.4 0.45

Annex-I (c)

Calculation of Performance Norms for Dry Bulk Cargo for Ship Crane (Four Nos.), as proposed by NMPT and considered by TAMP

tonnes / vessel / day

Sr. No.	Comodity	Density (Tonnes / m3)	Grab CBM	Grab Pick %	Quantity /lift	Cycle/hour		Quantity/Hour		Hours per day	Quantity per day		Berth day output per crane			Performance Norms for Supermax	
						Full Load	Part Load	Full Load	Part Load		Full Load	Part Load	Panamax	Supermax	Handymax	Performance Norms	Performance Norms after rounding off
1	Coal	0.85	12.00	0.65	6.63	18.00	14.00	119.34	92.82	22.50	2685.15	2088.45	2473.16	2409.75	2379.25	9639	9700
2	Pet Coke	0.88	12.00	0.60	6.34	18.00	14.00	114.05	88.70	22.50	2566.08	1995.84	2363.49	2302.89	2273.74	9212	9300
3	Met Coke	0.78	12.00	0.70	6.55	16.00	10.00	104.83	65.52	22.50	2358.72	1474.20	1998.92	1902.19	1857.26	7609	7700
4	Urea	0.80	12.00	0.70	6.72	14.00	8.00	94.08	53.76	22.50	2116.80	1209.60	1728.00	1628.31	1582.65	6513	6600
5	DAP	0.80	12.00	0.70	6.72	14.00	8.00	94.08	53.76	22.50	2116.80	1209.60	1728.00	1628.31	1582.65	6513	6600
6	MOP	1.10	12.00	0.65	8.58	14.00	8.00	120.12	68.64	22.50	2702.70	1544.40	2206.29	2079.00	2020.71	8316	8400
7	Sulphur	1.12	12.00	0.65	8.74	10.00	8.00	87.36	69.89	22.50	1965.60	1572.48	1828.47	1786.91	1766.83	7148	7200
8	Gypsum	1.44	12.00	0.65	11.23	10.00	8.00	112.32	89.86	22.50	2527.20	2021.76	2350.88	2297.45	2271.64	9190	9200
9	Limestone	1.52	12.00	0.60	10.94	10.00	8.00	109.44	87.55	22.50	2462.40	1969.92	2290.60	2238.55	2213.39	8954	9000
10	Bentonite	0.96	12.00	0.65	7.49	14.00	8.00	104.83	59.90	22.50	2358.72	1347.84	1925.49	1814.40	1763.53	7258	7300
11	Rock Phosphate	1.28	12.00	0.65	9.98	10.00	8.00	99.84	79.87	22.50	2246.40	1797.12	2089.67	2042.18	2019.24	8169	8200
12	Fertilizer	0.80	12.00	0.70	6.72	14.00	8.00	94.08	53.76	22.50	2116.80	1209.60	1728.00	1628.31	1582.65	6513	6600

13	Iron Ore Fines	2.00	8.00	0.60	9.60	18.00	14.00	172.80	134.40	22.50	3888.00	3024.00	3581.05	3489.23	3445.06	13957	14000
14	Food Grain	0.60	12.00	0.65	4.68	14.00	8.00	65.52	37.44	22.50	1474.20	842.40	1203.43	1134.00	1102.21	4536	4600

Type of Crane: Ship Crane

Type of Operation : Unloading

Type of Vessel:	Panamax	Supermax	Handy Max
Parcel Size	70000	60000	50000
% of full load	0.7	0.6	0.55
% of Partial Load	0.3	0.4	0.45